

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7052

C 89 E

43^e année

28 mars 2000

Édition de langue française

Communications et informations

Numéro d'information

Sommaire

Page

I *Communications*

.....

II *Actes préparatoires*

Commission

2000/C 89 E/01	Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant pour la cinquième fois le règlement (CE) n° 850/98 du 30 mars 1998 visant à la conservation des ressources de pêche par le biais de mesures techniques de protection des juvéniles d'organismes marins [COM(1999) 636 <i>final</i> — 1999/0255(CNS)] ⁽¹⁾	1
2000/C 89 E/02	Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 1696/71 portant organisation commune des marchés dans le secteur du houblon [COM(1999) 302 <i>final</i> — 1999/0128(CNS)]	3
2000/C 89 E/03	Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1488/96 relatif à des mesures d'accompagnement financières et techniques (Meda) à la réforme des structures économiques et sociales dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen [COM(1999) 494 <i>final</i> — 1999/0214(CNS)]	4
2000/C 89 E/04	Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3508/92 établissant un système intégré de gestion et de contrôle relatif à certains régimes d'aides communautaires [COM(1999) 517 <i>final</i> — 1999/0207(CNS)]	8
2000/C 89 E/05	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel [COM(1999) 617 <i>final</i> — 1999/0252(COD)] ⁽¹⁾	11
2000/C 89 E/06	Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1255/1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers [COM(1999) 631 <i>final</i> — 1999/0254(CNS)]	31

FR

Prix: 19,50 ECU

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

(Suite au verso.)

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire (suite)	Page
2000/C 89 E/07	Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1255/1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers [COM(1999) 608 final — 1999/0246(CNS)]	32
2000/C 89 E/08	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition entre les États membres des autorisations reçues dans le cadre des accords établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie et entre la Communauté européenne et la République de Hongrie [COM(1999) 667 final — 1999/0264(COD)] ⁽¹⁾	33
2000/C 89 E/09	Proposition de décision du Conseil concernant la signature de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Hongrie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné [COM(1999) 665 final — 1999/0268(CNS)] ⁽¹⁾	35
2000/C 89 E/10	Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Hongrie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné [COM(1999) 665 final — 1999/0268(CNS)] ⁽¹⁾	36
	Accord entre la Communauté européenne et la République de Hongrie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné	37
2000/C 89 E/11	Proposition de décision du Conseil concernant la signature de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné [COM(1999) 666 final — 1999/0266(CNS)] ⁽¹⁾	51
2000/C 89 E/12	Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné [COM(1999) 666 final — 1999/0266(CNS)] ⁽¹⁾	52
	Accord entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné	53
2000/C 89 E/13	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant dix-neuvième modification de la directive 76/769/CEE du Conseil concernant la limitation de la mise sur le marché et l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses (colorants azoïques) [COM(1999) 620 final — 1999/0269(COD)] ⁽¹⁾	67
2000/C 89 E/14	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les substances et produits indésirables dans l'alimentation des animaux [COM(1999) 654 final — 1999/0259(COD)] ⁽¹⁾	70
2000/C 89 E/15	Proposition de règlement (CE) du Conseil rectifiant le règlement (CE) n° 2075/92 portant organisation commune de marché dans le secteur du tabac brut [COM(1999) 704 final — 1999/0283(CNS)]	80
2000/C 89 E/16	Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 3448/93 déterminant le régime d'échanges applicable à certaines marchandises résultant de la transformation de produits agricoles [COM(1999) 717 final — 1999/0284(CNS)]	81



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

II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant pour la cinquième fois le règlement (CE) n° 850/98 du 30 mars 1998 visant à la conservation des ressources de pêche par le biais de mesures techniques de protection des juvéniles d'organismes marins

(2000/C 89 E/01)

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

COM(1999) 636 final — 1999/0255(CNS)

(Présentée par la Commission le 30 avril 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 37,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant ce qui suit:

- (1) En raison de particularités géographiques et saisonnières, il convient que des modalités d'utilisation des chaluts de séparation ou des filets munis d'une grille de tri utilisés pour la capture des crevettes soient arrêtées par les États membres pour les navires qui battent leur pavillon. L'article 25 doit donc être modifié.
- (2) Un avis scientifique récent indique qu'il y a lieu de fermer les pêcheries aux lançons au large de la côte nord-est de l'Angleterre et de la côte est de l'Écosse. Il convient donc d'établir une telle zone.
- (3) Les modalités exactes concernant l'applicabilité de l'article 46 ne sont pas tout à fait claires dans les versions actuelles. Une partie de l'article 46 doit donc être revue afin d'en améliorer la clarté.
- (4) Des tailles minimales pour un certain nombre de mollusques bivalves et de crustacés doivent être revues ou instaurées.
- (5) Le règlement (CE) n° 850/98 doit donc être modifié.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 850/98 est modifié comme suit:

1. À l'article 25, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
 - «2. Un chalut de séparation ou un filet muni d'une grille de tri doit être utilisé pour la capture des crevettes grises et des crevettes ésoques. Cette disposition n'est applicable qu'aux filets remorqués par des navires de pêche. Les États membres arrêtent les modalités d'application de cette disposition conformément aux dispositions de l'article 46. Ces

règles doivent être notifiées à la Commission au plus tard le 30 juin 2002.»

2. Un nouvel article 29 bis est inséré après l'article 29:

«Article 29 bis

Restrictions applicables à la pêche du lançon

1. Durant les années 2000, 2001 et 2002, il sera interdit de débarquer ou de conserver à bord des lançons capturés à l'intérieur de la zone géographique délimitée par la côte est de l'Angleterre et de l'Écosse et une ligne reliant les coordonnées suivantes:

- la côte est de l'Angleterre à 55°30' de latitude Nord,
- 55°30' de latitude Nord, 0°00' de longitude,
- 56°00' de latitude Nord, 0°00' de longitude,
- 56°00' de latitude Nord, 1°00' de longitude Est,
- 58°00' de latitude Nord, 1°00' de longitude Est,
- 58°00' de latitude Nord, 2°00' de longitude Ouest,
- la côte est de l'Écosse à 0°00' de longitude Ouest.

2. Avant le 1^{er} mars 2001 et, à nouveau, avant le 1^{er} mars 2002, la Commission présentera au Conseil un rapport sur les effets de la disposition prévue au paragraphe 1. Sur la base desdits rapports, la Commission peut proposer d'apporter des amendements aux conditions ci-dessus.»

3. À l'article 46, paragraphe 1, le membre de phrase «à condition que ces mesures soient applicables uniquement aux pêcheurs de l'État membre concerné» est remplacé par:

«à condition que ces mesures soient applicables uniquement aux pêcheurs de l'État membre concerné, ou aux navires battant pavillon de l'État membre concerné, ou à toute pratique de pêche autorisée par l'État membre concerné.»

4. À l'annexe XII, les modifications suivantes sont apportées:

- «Clovisse (*Venerupis pullastra*) 40 mm», est remplacé par «Clovisse (*Venerupis pullastra*) 38 mm»
- «Palourde rouge (*Callista chione*) 5 cm», est remplacé par «Palourde rouge (*Callista chione*) 6 cm»

— «Couteau (*Ensis* spp., *Pharus legumen*) 10 cm», est remplacé par «Couteau (*Ensis siliqua*) 10 cm»

— à ajouter: «Cératisole-gousse (*Pharus legumen*) 65 mm»

— à ajouter: «Crevette rose du large (*Parapenaeus longirostris*) 24 mm (longueur de la carapace)».

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable à compter du 1^{er} janvier 2000.

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

Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 1696/71 portant organisation commune des marchés dans le secteur du houblon

(2000/C 89 E/02)

COM(1999) 302 final — 1999/0128(CNS)

(Présentée par la Commission le 21 novembre 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 36 et 37,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

(1) considérant que le régime d'aide à la constitution des groupements de producteurs n'est plus applicable dans les États membres producteurs de houblon, à l'exception de l'Autriche qui, en vertu de son traité d'adhésion, a été autorisée à appliquer ce régime jusqu'au 31 décembre 1999; que, par conséquent, dans un souci de clarification, il paraît opportun de supprimer l'article 8 du règlement (CEE) n° 1696/71 du Conseil ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1554/97 ⁽²⁾, tout en prévoyant une dérogation temporaire pour l'Autriche;

(2) considérant que le Conseil a fixé une aide aux producteurs forfaitaire de 480 EUR/ha/an pour une période de 5 années à partir de la récolte 1996 jusque et y compris la récolte 2000; qu'il n'est par conséquent plus nécessaire que la Commission présente chaque année au Conseil un rapport sur la situation de la production et de la commer-

cialisation du houblon, l'article 18 prévoyant la présentation d'un rapport de synthèse après l'écoulement de la période de cinq années lorsque le Conseil aura à statuer sur le montant de l'aide pour la période commençant à la récolte 2001; que, par conséquent, l'article 11 peut être supprimé,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 1696/71 est modifié comme suit:

Les articles 8, 10 et 11, ainsi que le paragraphe 2 de l'article 17 sont supprimés.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*. Toutefois, les articles 8 et 10, ainsi que le paragraphe 2 de l'article 17 du règlement (CEE) n° 1696/71 restent applicables en Autriche jusqu'au 31 décembre 1999.

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

⁽¹⁾ JO L 175 du 4.8.1971, p. 1.

⁽²⁾ JO L 208 du 2.8.1997, p. 1.

Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1488/96 relatif à des mesures d'accompagnement financières et techniques (Meda) à la réforme des structures économiques et sociales dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen

(2000/C 89 E/03)

COM(1999) 494 final — 1999/0214(CNS)

(Présentée par la Commission le 20 octobre 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 308,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1488/96 du Conseil ⁽¹⁾, modifié par le règlement (CE) n° 780/98 ⁽²⁾, prévoit, en son article 15, paragraphe 6, qu'il sera soumis à un réexamen du Conseil avant le 30 juin 1999 et que la Commission soumet au Conseil, en tant que de besoin, les modifications à y apporter.
- (2) La région méditerranéenne constitue une zone prioritaire pour l'Union européenne et le développement politique, économique et social des partenaires méditerranéens est un enjeu dont l'importance ne cesse de se confirmer.
- (3) Il est important de poursuivre et d'intensifier la coopération initiée dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen qui a été établi par la déclaration de Barcelone adoptée lors de la conférence euro-méditerranéenne des 27 et 28 novembre 1995.
- (4) Les nouveaux accords d'association euro-méditerranéens commencent désormais à entrer en vigueur et leur mise en œuvre requiert d'importants efforts d'ajustement de la part des partenaires méditerranéens. Ces efforts doivent être appuyés par la Communauté.
- (5) Au cours de la période 1995-1998, le règlement (CE) n° 1488/96 a été mis en œuvre de manière satisfaisante mais il est maintenant nécessaire de rationaliser les procédures décisionnelles de manière à permettre une mise en œuvre plus efficace de l'assistance de la Communauté.
- (6) La programmation indicative devrait donc définir plus clairement l'impact attendu des opérations qu'il est prévu de financer par MEDA dans le contexte des processus de réforme engagés par les partenaires méditerranéens et de l'établissement du partenariat euro-méditerranéen.
- (7) La décision 96/706/CE du Conseil ⁽³⁾ contient les orientations pour les programmes indicatifs relatifs à des mesures d'accompagnement financières et techniques de la réforme des structures économiques et sociales dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen.
- (8) Les programmes indicatifs nationaux et régionaux définissent les objectifs principaux, les orientations et les secteurs prioritaires pour le soutien de la Communauté.
- (9) L'introduction de plans de financement nationaux et régionaux basés sur les programmes indicatifs facilite la rationalisation des procédures décisionnelles.
- (10) Le règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil du 18 décembre 1995 relatif à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes ⁽⁴⁾ établit un cadre normatif pour tous les domaines des dépenses et ressources propres des Communautés. Le règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités ⁽⁵⁾ s'applique à tous les domaines d'activité des Communautés sans préjudice des règles communautaires spécifiques aux différents domaines.
- (11) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement étant des mesures de gestion 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 ⁽⁶⁾, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de gestion prévue à l'article 4 de ladite décision.
- (12) La Commission et la Banque européenne d'investissement se sont engagées à poursuivre l'amélioration de leur collaboration dans la mise en œuvre des actions à capital risque et de bonifications d'intérêts.
- (13) Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 1488/96 en conséquence.
- (14) Le traité ne prévoit pas, pour l'adoption du présent règlement, d'autres pouvoirs d'action que ceux de l'article 308,

⁽¹⁾ JO L 189 du 30.7.1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 113 du 15.4.1998, p. 3.

⁽³⁾ JO L 325 du 14.12.1996, p. 20.

⁽⁴⁾ JO L 312 du 23.12.1995, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 292 du 15.11.1996, p. 2.

⁽⁶⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 1488/96 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 3 est supprimé.
- 2) L'article 5 est modifié comme suit:
 - a) Au paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

«Ces programmes décrivent les réformes à mettre en œuvre par les partenaires dans les secteurs prioritaires et incluent une évaluation des progrès réalisés à cet égard»
 - b) Les paragraphes 2 *bis* et 2 *ter* suivants sont insérés:

«2 *bis*. Les plans de financement nationaux et régionaux sont, en règle générale, adoptés annuellement, sur la base des programmes indicatifs auxquels il est fait référence au paragraphe 2. Ces plans incluent une liste des projets à financer. Le contenu des plans est déterminé de manière suffisamment détaillée pour permettre au comité institué à l'article 11, paragraphe 1, de donner son avis.

2 *ter*. La Commission et la Banque assurent que la programmation des mesures relatives au capital risque et aux bonifications d'intérêts est complémentaire et cohérente avec les programmes indicatifs nationaux et régionaux et avec les plans de financement nationaux et régionaux.»
 - c) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les décisions de financement sont basées sur les programmes indicatifs ou les plans de financement.»
- 3) L'article 6 est modifié comme suit:
 - a) Au paragraphe 1, la troisième phrase est remplacée par le texte suivant:

«En tenant compte des conditions de marché, les bonifications sont comprises entre 1 % et 3 %.»
 - b) Au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les décisions financières et les accords financiers et contrats en résultant prévoient, entre autres, que la supervision et le contrôle financier par la Commission, y compris les contrôles et vérifications sur place conformément au règlement (CE, Euratom) n° 2185/96, du Conseil (*) et les audits de la Cour des comptes pourront être menés à bien sur place si nécessaire.

La Commission prend des mesures, selon la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2, afin de prévoir une protection adéquate des intérêts financiers de la Communauté conformément au règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil (**).

(*) JO L 292 du 15.11.1996, p. 2.

(**) JO L 312 du 23.12.1995, p. 1.»

4) L'article 7 est modifié comme suit:

- a) Au paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les mesures prises en application du présent règlement peuvent couvrir les dépenses d'importation de marchandises et de services ainsi que les dépenses locales nécessaires pour mener à bien les projets et les programmes. Un appui budgétaire direct en faveur du partenaire bénéficiaire peut également être couvert pour soutenir des réformes économiques. Les taxes, droits et charges sont exclus du financement communautaire.»

b) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«Les coûts supportés pour l'identification, la préparation, la gestion, le suivi, l'audit et le contrôle des programmes ou des projets peuvent également être couverts. Ceci peut inclure les coûts relatifs à l'assistance technique et administrative, lorsque cette assistance est dans l'intérêt mutuel de la Commission et des bénéficiaires et ne relève pas des tâches permanentes du service public.»

5) L'article 9 est modifié comme suit:

- a) Les paragraphes 2, 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Les programmes indicatifs et les plans de financement ainsi que leurs modifications sont arrêtés par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.

3. Les décisions de financement, autres que celles relatives aux bonifications d'intérêts sur prêts bancaires et capital risque, qui ne sont pas couvertes par les plans de financement nationaux et régionaux, sont arrêtées individuellement conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2, sans préjudice du paragraphe 4 du présent article.

4. Les décisions de financement visées au paragraphe 3 n'excédant pas 2 000 000 d'euros sont arrêtées par la Commission si elles font partie d'une allocation globale. Une allocation globale est arrêtée selon la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2. Le comité institué à l'article 11, paragraphe 1, est informé systématiquement et dans des délais rapides, et en tout cas avant sa réunion suivante, des décisions de financement n'excédant pas 2 000 000 d'euros.»

b) Les paragraphes 5 et 6 sont supprimés.

6) À l'article 10, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«Pour les décisions de financement arrêtées en application du présent règlement et les évaluations mentionnées à l'article 15, la Commission se conforme aux principes de saine gestion financière et, en particulier, à ceux d'économie et de rapport coût-efficacité visés au règlement financier.»

7) À l'article 11, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. La Commission est assistée par le Comité Med (ci-après "le comité").

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de gestion prévue à l'article 4 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions de l'article 7, paragraphe 3, de celle-ci.

3. La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3 bis. Un représentant de la Banque participe aux travaux du comité, sans disposer du droit de vote.»

8) L'article 15 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, la date du «30 avril» est remplacée par la date du «30 juin».

b) Au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«La Commission et la Banque évaluent les projets principaux et les secteurs d'intervention relatifs à chacun d'eux de manière à déterminer si les objectifs ont été atteints et à établir des orientations afin d'accroître l'efficacité des activités futures.»

c) Le paragraphe 6 est supprimé.

9) L'annexe II est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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

ANNEXE

L'annexe II est modifiée comme suit:

1) La partie I b) est remplacée par le texte suivant:

«b) Il porte également sur des actions d'appui aux programmes de réformes des pays partenaires. Celles-ci sont mises en œuvre sur la base des principes suivants:

- les programmes d'appui visent le rétablissement ou, le cas échéant, la consolidation des grands équilibres financiers et la création d'un environnement économique propice à l'accélération de la croissance, tout en visant à améliorer le bien-être de la population; ils peuvent également viser l'aide aux réformes dans des secteurs clés en vue de la création d'une zone de libre-échange avec la Communauté européenne;
- les programmes d'appui sont adaptés à la situation particulière de chaque pays et tiennent compte des conditions économiques et sociales;
- les programmes d'appui prévoient des mesures visant, notamment, à pallier les effets négatifs que le processus de la transition économique et de la réalisation d'une zone de libre-échange euro-méditerranéenne peut avoir sur le plan social et de l'emploi, notamment pour des groupes défavorisés de la population;
- le déboursement de l'appui se fera en tranches sous forme d'une aide budgétaire directe en fonction de l'accomplissement des objectifs et/ou des cibles sectorielles convenus dans le programme.

Les critères d'éligibilité suivants doivent être satisfaits:

- le pays concerné doit entreprendre un programme de réformes agréé par les institutions de Bretton Woods ou mettre en œuvre des programmes reconnus comme analogues, en concertation avec ces institutions, mais non nécessairement soutenus financièrement par elles, en fonction de l'ampleur et de l'efficacité des réformes;
- il est tenu compte de la situation économique du pays au niveau macro-économique (endettement, charges du service de la dette, balance des paiements, situation budgétaire, situation monétaire, niveau du produit brut par habitant et taux de chômage) et au niveau des réformes sectorielles en vue de la création d'une zone de libre-échange avec la Communauté.»

2) À la partie II, le onzième tiret est remplacé par le texte suivant:

- «— la coopération et l'assistance technique afin de renforcer la coopération dans les domaines de la migration et la lutte contre la migration illégale, y compris la rapatriation de résidents illégaux et la traite des êtres humains, le renforcement de la coopération judiciaire dans les affaires civiles ainsi que la coopération pour prévenir et combattre la criminalité, y compris le commerce illégal de drogue.»
-

Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3508/92 établissant un système intégré de gestion et de contrôle relatif à certains régimes d'aides communautaires

(2000/C 89 E/04)

COM(1999) 517 final — 1999/0207(CNS)

(Présentée par la Commission le 15 novembre 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 37,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant ce qui suit:

- (1) Les décisions concernant la réforme de la politique agricole commune rendent nécessaire l'adaptation du système intégré de gestion et de contrôle;
- (2) La mise en œuvre du système intégré de gestion et de contrôle dans les secteurs où il s'applique a permis de réduire considérablement les risques liés aux dépenses agricoles pour la section Garantie du FEOGA. Il doit être établi qu'il appartient aux États membres de concevoir leurs propres systèmes d'application d'autres régimes d'aide à la surface de façon à ce qu'ils soient compatibles avec les principaux éléments du système intégré de gestion et de contrôle. Il convient que la Commission puisse étendre le champ du système intégré aux autres régimes communautaires;
- (3) Compte tenu des difficultés rencontrées lors du contrôle administratif des superficies déclarées et en particulier des coûts et délais nécessaires pour résoudre les anomalies résultant des difficultés déclaratives, de l'expérience acquise dans un certain nombre d'États membres ayant créé un système d'identification parcellaire spécifique, et des progrès accomplis dans le domaine de l'orthophotographie numérique et des systèmes d'information géographiques, la mise en place de techniques informatisées de système d'information géographique d'identification des parcelles agricoles doit être prévue;
- (4) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du règlement (CEE) n° 3508/92 du Conseil ⁽¹⁾ étant des mesures de gestion 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 ⁽²⁾, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de gestion prévue à l'article 4 de ladite décision. Par conséquent, le règlement (CEE) n° 3508/92 doit être modifié;

- (5) La phase d'introduction du système intégré étant maintenant en grande partie achevée, la Commission doit continuer d'être informée sur la mise en œuvre et l'efficacité du système intégré dans les États membres,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 3508/92 est modifié comme suit:

1) L'article 1^{er} est modifié de la façon suivante:

- a) Les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Chaque État membre crée un système intégré de gestion et de contrôle, ci-après dénommé "système intégré", qui s'applique:

a) dans le secteur de la production végétale:

i) au régime de soutien aux producteurs de certaines cultures arables, établi par le règlement (CE) n° 1251/1999 du Conseil ⁽³⁾,

ii) au régime de soutien aux producteurs de riz, établi par l'article 6 du règlement (CE) n° 3072/95 du Conseil ⁽⁴⁾,

iii) à la mesure spécifique en faveur de certaines légumineuses à grain, établie par le règlement (CE) n° 1577/96 du Conseil ⁽⁵⁾;

b) dans le secteur de la production animale:

i) aux régimes de prime et de paiement aux producteurs de viande bovine établis par le Chapitre 1 du Titre 1 du règlement (CE) n° 1254/1999 du Conseil ⁽⁶⁾,

ii) au régime de prime aux producteurs de viande ovine et caprine prévu par le règlement (CE) n° 2467/98 du Conseil ⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ JO L 355 du 5.12.1992, p. 1.

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 329 du 30.12.1995, p. 18.

⁽⁵⁾ JO L 206 du 16.8.1996, p. 4.

⁽⁶⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 21.

⁽⁷⁾ JO L 312 du 20.11.1998, p. 1.

- iii) aux paiements directs au titre de l'article 19 du règlement (CE) n° 1255/1999 du Conseil ⁽¹⁾,

ci-après dénommés "régimes communautaires".

2. La Commission peut, conformément à la procédure prévue par l'article 12 bis paragraphe 2, étendre le champ d'application du système intégré à d'autres régimes d'aide communautaires et aligner en conséquence les dispositions correspondantes des règles concernées.»

b) Le paragraphe 3 est supprimé.

c) Le paragraphe 4 devient le paragraphe 3.

- 2) Les points b) et c) de l'article 2 sont remplacés par le texte suivant:

«b) un système d'identification des parcelles agricoles;

c) un système d'identification et d'enregistrement des animaux».

- 3) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Le système d'identification des parcelles agricoles est constitué sur la base de plans et de documents cadastraux et d'autres références cartographiques. Le système s'appuie sur les techniques d'un système d'information géographique informatisé comprenant une couverture d'ortho-imagerie aérienne ou spatiale, avec un critère homogène garantissant une précision équivalente à celle de la cartographie à une échelle de 1:10 000.»

- 4) L'article 6 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La demande d'aide "surfaces" doit être présentée à une date à fixer par l'État membre, qui ne peut être postérieure à celle fixée pour la présentation des demandes dans le règlement (CE) n° 1251/1999 du Conseil.

En tout état de cause, la date est à fixer compte tenu notamment du délai nécessaire pour que toutes les données soient disponibles pour une bonne gestion administrative et financière des aides ainsi que pour l'exécution des contrôles prévus à l'article 8.

Par dérogation à l'article 5, paragraphe 1 du règlement (CEE, Euratom) n° 1182/71 du Conseil, du 3 juin 1971, portant détermination des règles applicables aux délais, aux dates et aux termes ⁽²⁾, lorsque la date de présentation coïncide avec un jour férié, un samedi ou un dimanche, celle-ci doit être comprise comme le premier jour ouvrable suivant.»

b) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. L'État membre peut décider que la demande d'aides "surfaces" ne reprend que les changements par rapport à la demande d'aides "surfaces" introduite l'année précédente. Les États membres veillent à simplifier le processus de demande en distribuant des formulaires pré-imprimés sur la base des superficies déterminées l'année précédente et en fournissant des documents graphiques situant ces superficies.»

c) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Certaines modifications peuvent être apportées à la demande d'aides "surfaces" pour autant que les autorités compétentes les reçoivent au plus tard à la date fixée pour le semis par le règlement (CE) n° 1251/1999 du Conseil.»

d) Le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Pour chacune des parcelles agricoles déclarées, l'exploitant indique la superficie ainsi que sa localisation, ces éléments devant permettre d'identifier la parcelle dans le système d'identification des parcelles agricoles.»

- 5) L'article 9 bis suivant est inséré:

«Article 9 bis

1. Aux fins de l'application des régimes d'aide communautaires non visés à l'article 1^{er}, les États membres veillent à ce que les systèmes de gestion et de contrôle utilisés pour ceux-ci soient compatibles avec le système intégré de gestion et de contrôle en ce qui concerne les points suivants:

- i) la base de données informatique,
- ii) le système d'identification des parcelles et des animaux,
- iii) les contrôles administratifs.

Lorsque des aides autres que les aides "surfaces" sont prévues, les États membres peuvent incorporer dans leur procédure de gestion et de contrôle un ou plusieurs éléments administratifs, techniques ou informatiques du système intégré.

Le présent règlement ne porte pas atteinte aux dispositions spécifiques prévues par les régimes visés au premier et au deuxième alinéa, notamment celles concernant les conditions d'octroi des aides.

2. Les États membres peuvent étendre la possibilité offerte au paragraphe 1, deuxième alinéa, aux régimes nationaux.

Ils peuvent utiliser les données du système intégré à des fins statistiques.

⁽¹⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 48.

⁽²⁾ JO L 124 du 8.6.1971, p. 1.

3. S'ils font usage des possibilités offertes aux paragraphes 1 et 2, les États membres en informent la Commission.
- La Commission veille à ce que le recours à cette possibilité ne porte pas atteinte au respect des dispositions des règlements sectoriels ou du présent règlement.»
- 6) L'article 10 est supprimé.
- 7) À l'article 11, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. La Commission est régulièrement informée de l'application du système intégré.
- Elle organise des échanges de vues à ce sujet avec les États membres.»
- 8) L'article 12 est modifié comme suit:
- a) La première phrase est remplacée par le texte suivant:
- «La Commission arrête les modalités d'application du présent règlement selon la procédure prévue à l'article 12 bis, paragraphe 2.»
- b) Le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) les éléments de base du système d'identification des parcelles agricoles;»
- 9) Après l'article 12, l'article 12 bis suivant est inséré:
- «Article 12 bis
1. Pour la mise en œuvre du présent règlement, la Commission est assistée par le comité du fonds institué par l'article 11 du règlement (CE) n° 1258/1999 (ci-après dénommé "le comité").
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de gestion prévue à l'article 4 de la
- décision 1999/468/CE s'applique dans le respect des dispositions de l'article 7, paragraphe 3 de celle-ci.
3. La période prévue à l'article 4, paragraphe 3 de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.
4. Le comité peut examiner toute question évoquée par son président, soit à l'initiative de celui-ci soit à la demande du représentant d'un État Membre.»
- 10) À l'article 13, paragraphe 1, les points c) et d) suivants sont ajoutés:
- «c) à partir du 1^{er} janvier 2003, pour ce qui concerne la partie géographique du système d'identification des parcelles;
- d) à partir du 1^{er} janvier 2001, pour ce qui concerne la compatibilité des systèmes de gestion et de contrôle avec le système intégré, comme prévu à l'article 9 bis.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable aux demandes présentées pour les campagnes de commercialisation ou les périodes de primes commençant ou postérieures au 1^{er} janvier 2000.

Le cas échéant, la Commission, selon la procédure prévue à l'article 12 bis, paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 3508/92, adopte les dispositions nécessaires afin de faciliter la transition entre les dispositions dudit règlement et celles du présent règlement.

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

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

(2000/C 89 E/05)

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

COM(1999) 617 final — 1999/0252(COD)

(Présentée par la Commission le 29 novembre 1999)

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

considérant ce qui suit:

- (1) Considérant que, pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux;
- (2) considérant que l'exploitation en service commercial de trains le long du réseau ferroviaire transeuropéen nécessite notamment une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celle du matériel roulant, mais aussi un interconnexion efficace des systèmes d'information et de communication des différents gestionnaires d'infrastructure et exploitants; que, de cette cohérence et de cette interconnexion, dépendent le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût et que c'est sur cette cohérence et cette interconnexion que repose notamment l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel transeuropéen;
- (3) considérant que pour réaliser ces objectifs, une première mesure a été prise par le Conseil le 23 juillet 1996 avec l'adoption de la directive 96/48/CE ⁽¹⁾ relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse;
- (4) considérant que la Commission, dans son Livre Blanc ⁽²⁾ sur «une stratégie pour la revitalisation des chemins de fer communautaires» de 1996, a annoncé une deuxième mesure dans le domaine du rail conventionnel et a ensuite commandé une étude sur l'intégration des systèmes ferroviaires nationaux dont les résultats ont été

publiés en mai 1998 et qui recommande l'adoption d'une directive basée sur l'approche suivie dans le domaine de la grande vitesse; que cette étude recommande également de ne pas traiter tous les obstacles à l'interopérabilité de front, mais de résoudre les problèmes progressivement selon un ordre de priorité à établir en fonction du rapport coûts-avantages que présente chaque projet de mesure; que dans cette étude, l'harmonisation des procédures et des règles en usage ainsi que l'interconnexion des systèmes d'information et de communication se sont révélées plus avantageuses que des mesures affectant par exemple le gabarit des infrastructures;

- (5) considérant que la Communication de la Commission sur «l'intégration des systèmes ferroviaires conventionnels» recommande l'adoption de la présente directive et justifie les similitudes et les différences principales par rapport à la directive adoptée dans le domaine de la grande vitesse; que les différences principales résident dans l'adaptation du domaine géographique d'application, dans l'extension du domaine technique d'application pour tenir compte notamment des résultats de l'étude ci-avant, ainsi que dans l'adoption d'une approche progressive pour la suppression des obstacles à l'interopérabilité du système ferroviaire;
- (6) considérant que l'article 155 du Traité prévoit que la Communauté met en œuvre toute action qui peut se révéler nécessaire pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques;
- (7) considérant que le Conseil du 6 octobre 1999 a demandé à la Commission de proposer une stratégie pour l'amélioration de l'interopérabilité ferroviaire et la suppression des goulets d'étranglement permettant de rayer rapidement les obstacles de nature technique, administrative et économique, tout en garantissant un haut niveau de sécurité, de formation et de qualification du personnel;
- (8) considérant que la directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer communautaires ⁽³⁾ implique que les entreprises ferroviaires doivent avoir un accès accru aux réseaux ferroviaires des États membres et que cela, en conséquence, nécessite l'interopérabilité des infrastructures, des équipements et du matériel roulant;

⁽¹⁾ JO L 235 du 17.9.1996.

⁽²⁾ COM(96) 421 du 30.7.1996.

⁽³⁾ JO L 237 du 24 août 1991, p. 25.

- (9) considérant que les États membres ont la responsabilité de s'assurer du respect des règles de sécurité, de santé et de protection des consommateurs qui s'appliquent aux réseaux de chemins de fer en général lors du projet, de la construction, de la mise en service et durant l'exploitation; qu'ils ont aussi, avec les autorités locales, des responsabilités en matière de droit des sols, d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement;
- (10) considérant que les réglementations nationales ainsi que les règlements internes et les spécifications techniques que les chemins de fer appliquent présentent des différences importantes; que ces réglementations nationales et ces règlements internes intègrent des techniques particulières à l'industrie nationale; qu'elles prescrivent des dimensions et des dispositifs particuliers ainsi que des caractéristiques spéciales; que cette situation s'oppose notamment à ce que les trains puissent circuler dans de bonnes conditions sur l'ensemble du territoire communautaire;
- (11) considérant que cette situation a, au fil des années, créé des liens très étroits entre les industries ferroviaires nationales et les chemins de fer nationaux, au détriment de l'ouverture effective des marchés; que ces industries doivent disposer, pour pouvoir développer leur compétitivité à l'échelle mondiale, d'un marché européen ouvert et concurrentiel;
- (12) considérant qu'il y a donc lieu de définir pour l'ensemble de la Communauté des exigences essentielles qui s'appliquent au système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
- (13) considérant, compte tenu de l'étendue et de la complexité du système ferroviaire conventionnel transeuropéen, que, pour des raisons pratiques, il s'est révélé nécessaire de le décomposer en sous-systèmes; que pour chacun de ces sous-systèmes il faut, pour l'ensemble de la Communauté, préciser les exigences essentielles et déterminer les spécifications techniques nécessaires, notamment en ce qui concerne les constituants et les interfaces, pour satisfaire aux exigences essentielles;
- (14) considérant que la mise en œuvre des dispositions relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel transeuropéen ne devra pas créer des entraves injustifiées, du point de vue du rapport coût-bénéfices, au maintien de la cohérence du réseau ferroviaire existant de chaque État membre tout en s'efforçant de préserver l'objectif de l'interopérabilité;
- (15) considérant qu'il faut permettre la non-application, par l'État membre concerné, de certaines spécifications techniques d'interopérabilité dans des cas particuliers, et prévoir des procédures pour assurer que ces dérogations sont justifiées; que l'article 155 du Traité exige que l'action de la Communauté dans le domaine de l'interopérabilité tienne compte de la viabilité économique potentielle des projets;
- (16) considérant que, pour satisfaire aux dispositions appropriées concernant les procédures de passation des marchés dans le secteur ferroviaire et notamment à la directive 93/38/CEE ⁽¹⁾, les entités adjudicatrices doivent inclure les spécifications techniques dans les documents généraux ou dans les cahiers des charges propres à chaque marché; qu'il est nécessaire de créer un ensemble de spécifications européennes pour servir de références à ces spécifications techniques;
- (17) considérant qu'une spécification européenne est, au sens de la directive 93/38/CEE, une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne; qu'une norme européenne harmonisée est établie par un organisme européen de normalisation, le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité européen de normalisation électronique (Cenelec) ou l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI), sur mandat de la Commission et que sa référence fait l'objet d'une publication au *Journal officiel des Communautés européennes*;
- (18) considérant l'intérêt, pour la Communauté, d'un système international de normalisation en mesure de produire des normes utilisées effectivement par les partenaires du commerce international et satisfaisant aux exigences de la politique communautaire; que, par conséquent, les organismes européens de normalisation doivent poursuivre leur coopération avec les organisations internationales de normalisation;
- (19) considérant que les entités adjudicatrices définissent les spécifications supplémentaires qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes; que ces spécifications ne doivent pas compromettre la satisfaction des exigences essentielles, harmonisées au plan communautaire, auxquelles doit répondre le système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
- (20) considérant que les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants doivent être fondées sur l'utilisation des modules qui font l'objet de la décision 93/465/CEE ⁽²⁾; qu'il y a lieu de développer, dans toute la mesure du possible, en vue de favoriser le développement des industries concernées, les procédures faisant appel au système d'assurance qualité; que la notion de constituant recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;

⁽¹⁾ Directive 93/38/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO L 199 du 9. 8. 1993, p. 84), telle que modifiée par l'acte d'adhésion de 1994, et telle que modifiée par la directive 98/4/CE du PE et du Conseil, du 16 février 1998, modifiant la directive 96/38/CEE ci-avant.

⁽²⁾ Décision 93/465/CEE du Conseil, du 22 juillet 1993, concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique (JO L 220 du 30. 8. 1993, p. 23).

- (21) considérant que l'évaluation de l'aptitude à l'emploi s'applique dans le cas des constituants les plus critiques pour la sécurité, la disponibilité ou l'économie du système;
- (22) considérant que c'est dans leurs cahiers des charges que les entités adjudicatrices fixent, notamment pour les constituants, en se référant aux spécifications européennes, les caractéristiques qui doivent être contractuellement respectées par les fabricants;
- (23) que, dans ces conditions, la conformité des constituants est principalement liée à leur domaine d'utilisation en vue d'assurer et de garantir l'interopérabilité du système et pas seulement à leur libre circulation sur le marché communautaire;
- (24) considérant que, par conséquent, il n'est pas nécessaire que le fabricant appose le marquage «CE» sur les constituants soumis aux dispositions de la présente directive mais que, à partir de l'évaluation de la conformité et/ou de l'aptitude à l'emploi effectuée selon les procédures prévues à cet effet dans la présente directive, la déclaration de conformité du fabricant suffit;
- (25) que cela ne préjuge pas l'obligation qui incombe aux fabricants d'apposer, pour certains constituants, le marquage «CE» attestant leur conformité à d'autres dispositions communautaires les concernant;
- (26) considérant que les sous-systèmes constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel doivent être soumis à une procédure de vérification; que cette vérification doit permettre aux autorités responsables qui autorisent la mise en service d'être assurées que, au stade du projet, de la construction et de la mise en service, le résultat est conforme aux dispositions réglementaires, techniques et opérationnelles qui sont d'application; que cela doit aussi permettre aux constructeurs de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit le pays; qu'il faut donc établir un module définissant les principes et les conditions de la vérification «CE» des sous-systèmes;
- (27) considérant que la procédure de vérification «CE» est fondée sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI); que ces STI sont élaborées sur mandat de la Commission par l'organisme commun représentatif des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et de l'industrie; que la référence aux STI est obligatoire pour assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et que ces STI sont soumises aux dispositions de l'article 18 de la directive 93/38/CEE;
- (28) considérant que les organismes notifiés qui sont chargés d'instruire les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants ainsi que la procédure de vérification des sous-systèmes doivent, en particulier en l'absence de spécification européenne, coordonner leurs décisions de la manière la plus étroite possible;
- (29) considérant que la directive 91/440/CEE du Conseil impose, sur le plan de la comptabilité, une séparation

des activités relatives à l'exploitation des services de transport de celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; que, dans le même esprit, il convient que les services spécialisés des gestionnaires des infrastructures ferroviaires qui seraient désignés comme organismes notifiés soient structurés de manière à répondre aux critères qui doivent s'appliquer à ce type d'organismes; que d'autres organismes spécialisés peuvent être notifiés lorsqu'ils remplissent les mêmes critères;

- (30) considérant que les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive 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⁾;
- (31) considérant que l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel transeuropéen est de dimension communautaire; que les États membres pris individuellement ne sont pas en mesure de prendre les dispositions nécessaires permettant de réaliser cette interopérabilité; qu'il faut donc entreprendre, en application du principe de la subsidiarité, cette action au niveau communautaire,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Article premier

1. Conformément aux articles 154 et 155 du traité, la présente directive a pour objet d'établir les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser, au sein du territoire communautaire, l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel tel qu'il est décrit à l'annexe I. Ces conditions concernent le projet, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et la maintenance des éléments de ce système, qui seront mis en service après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

2. L'harmonisation technique qui en découle doit permettre également l'obtention du marché unique dans le domaine de l'équipement et des services nécessaires à la construction, au renouvellement, au réaménagement et au fonctionnement du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «système ferroviaire transeuropéen conventionnel»: l'ensemble, décrit à l'annexe I, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport ferroviaire combiné, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

b) «interopérabilité»: l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen conventionnel à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances escomptées pour ces lignes.

Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;

c) «sous-systèmes»: le système ferroviaire transeuropéen conventionnel est subdivisé, comme indiqué à l'annexe II, en sous-systèmes de nature structurelle ou fonctionnelle pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies;

d) «constituants d'interopérabilité»: tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

e) «exigences essentielles»: l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire transeuropéen conventionnel, les sous-systèmes, les constituants d'interopérabilité et les interfaces;

f) «spécification européenne»: une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne, tels que définis à l'article 1^{er} points 8 à 12 de la directive 93/38/CEE;

g) «spécifications techniques d'interopérabilité», ci-après dénommées «STI»: les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

h) «organisme commun représentatif»: l'organisme réunissant des représentants des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et de l'industrie, chargé d'élaborer les STI. On entend par «gestionnaires de l'infrastructure» ceux visés aux articles 3 et 7 de la directive 91/440/CEE;

i) «organismes notifiés»: les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes;

j) «paramètres fondamentaux»: toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle, critique au plan de l'interopérabilité et qui doit faire l'objet d'une décision selon la procédure de l'article 21 avant le développement des projets de STI par l'organisme commun représentatif;

k) «cas spécifique»: toute partie du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence vis-à-vis du système existant;

l) «réaménagement»: travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système nécessitant une nouvelle autorisation de mise en service, au sens de l'article 14;

m) «renouvellement»: travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système nécessitant une nouvelle autorisation de mise en service, au sens de l'article 14.

Article 3

1. La présente directive concerne les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux constituants d'interopérabilité, aux interfaces et aux procédures, ainsi que les conditions de cohérence globale du système ferroviaire transeuropéen conventionnel requises pour réaliser son interopérabilité.

2. Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice d'autres dispositions communautaires pertinentes. Toutefois, dans le cas des constituants d'interopérabilité et des interfaces, la satisfaction des exigences essentielles de la présente directive peut nécessiter de recourir à des spécifications européennes particulières établies à cet effet.

Article 4

1. Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel, les sous-systèmes, les constituants d'interopérabilité et les interfaces doivent satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

2. Les spécifications techniques supplémentaires, visées à l'article 18 paragraphe 4 de la directive 93/38/CEE, et qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes, en usage dans la Communauté, ne doivent pas être contrares aux exigences essentielles.

CHAPITRE II

Spécifications techniques d'interopérabilité

Article 5

1. Chaque sous-système fait l'objet d'une STI. Dans le cas où cela s'avère nécessaire, notamment pour traiter séparément les catégories de lignes, de nœuds ou de matériel roulant, ou pour résoudre certains problèmes d'interopérabilité en priorité, un sous-système peut faire l'objet de plusieurs STI. Dans ce cas, les dispositions du présent article s'appliquent aussi à la partie de sous-système concernée.

2. Les sous-systèmes doivent être conformes aux STI; cette conformité doit être maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.

3. Chaque STI, pour autant que nécessaire, dans le but de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et le marché unique visé à l'article premier:

- a) précise les exigences essentielles pour le sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes;
- b) définit les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le sous-système et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes, pour chacune des catégories de lignes et/ou de nœud prévue à l'annexe I;
- c) fixe les modalités éventuelles d'application dans les cas spécifiques;
- d) détermine les constituants d'interopérabilité et les interfaces qui doivent faire l'objet de spécifications européennes, dont les normes européennes, qui sont nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
- e) indique, dans chaque cas envisagé, les modules, définis dans la décision 93/465/CEE ou, le cas échéant, les procédures spécifiques, qui doivent être utilisés pour évaluer soit la conformité, soit l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, ainsi que la vérification «CE» des sous-systèmes.
- f) propose, si nécessaire, un calendrier indicatif et une stratégie de mise en œuvre de la STI, y compris les étapes à franchir sur le plan technique et/ou géographique pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

4. Chaque STI est développée à partir de l'examen du sous-système existant et indique un sous-système cible qui peut être obtenu de manière progressive et dans un délai raisonnable. De cette manière, l'adoption graduelle des STI et le respect de ces STI permet de réaliser progressivement l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, tout en préservant, autant que faire se peut, la cohérence du réseau ferroviaire existant de chaque État membre.

Article 6

1. Les projets de STI sont élaborés, sur mandat de la Commission déterminé selon la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2. Les STI sont adoptées et révisées selon la même procédure. Elles sont publiées par la Commission au *Journal officiel des Communautés européennes*.

2. L'organisme commun représentatif est désigné selon la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2; il respecte les règles indiquées à l'annexe VIII. Dans le cas où l'organisme

commun représentatif ne respecte plus ces règles ou ne dispose pas des compétences nécessaires pour l'élaboration d'une STI particulière, un autre mandataire est déterminé selon la même procédure.

3. L'organisme commun représentatif ou, le cas échéant, le mandataire concerné, est chargé de préparer la révision et la mise à jour des STI et de faire toute recommandation utile au comité visé à l'article 21, afin de tenir compte de l'évolution des techniques ou des exigences sociales.

4. Chaque projet de STI est élaboré en deux phases.

En premier lieu, l'organisme commun représentatif identifie les paramètres fondamentaux pour cette STI. Pour chacun de ces paramètres, les solutions les plus avantageuses accompagnées des justifications techniques et économiques sont présentées et une décision est prise selon la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2.

Ensuite, l'organisme commun représentatif élabore le projet de STI à partir des paramètres fondamentaux ainsi fixés. Le cas échéant, l'organisme commun représentatif tient compte de travaux de normalisation déjà effectués, de groupes de travail déjà en place et de travaux de recherche reconnus.

5. L'élaboration, l'adoption et la révision des STI prennent en compte le coût prévisible des solutions techniques permettant de les satisfaire, en vue de définir et de mettre en œuvre les solutions les plus avantageuses.

À cette fin, l'organisme commun représentatif ou, le cas échéant, le mandataire, joint à chaque projet de STI une évaluation globale des coûts et des avantages prévisibles de la solution prescrite; cette évaluation indiquera l'impact escompté pour tous les opérateurs et agents économiques concernés. Les États membres participent à cette évaluation en fournissant les données nécessaires.

6. Le comité visé à l'article 21 est tenu régulièrement informé des travaux d'élaboration des STI. Le comité peut, durant ces travaux, formuler toute recommandation utile concernant la conception des STI, ainsi que sur l'évaluation des coûts et des avantages.

7. Lors de l'adoption de chaque STI, la date d'entrée en vigueur de cette STI est fixée selon la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2.

Article 7

Un État membre peut ne pas appliquer certaines STI, y compris celles relatives au matériel roulant, dans les cas et conditions suivants:

- pour tout élément visé à l'article 1 paragraphe 1 se trouvant à un stade avancé de développement lors de la publication de ces STI, ou
- pour tout projet concernant le renouvellement ou le réaménagement d'une ligne existante, lorsque les paramètres fondamentaux de ces STI sont incompatibles avec ceux de la ligne existante, et que l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et la cohérence du système ferroviaire de l'État membre.

Dans les deux cas, l'État membre concerné notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission et lui communique un dossier présentant les STI ou les parties de STI qu'il souhaite ne pas voir appliquées, ainsi que les spécifications correspondantes qu'il souhaite appliquer. La Commission examine si les mesures envisagées par l'État membre sont justifiées et prend une décision selon la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2; si nécessaire, une recommandation est formulée concernant les spécifications à appliquer.

CHAPITRE III

Constituants d'interopérabilité

Article 8

Les États membres prennent toutes les mesures utiles pour que les constituants d'interopérabilité:

- ne soient mis sur le marché que s'ils permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel en satisfaisant aux exigences essentielles,
- soient utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et soient installés et entretenus convenablement.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.

Article 9

Les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et aux motifs de la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire transeuropéen conventionnel lorsqu'ils satisfont aux dispositions de la directive. En particulier ils ne peuvent pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

Article 10

1. Les États membres considèrent comme conformes aux exigences essentielles prévues par la présente directive les constituants d'interopérabilité qui sont munis de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, dont les éléments sont donnés à l'annexe IV.

2. La conformité d'un constituant d'interopérabilité aux exigences essentielles qui le concernent ou son aptitude à l'emploi est établie par rapport aux conditions prévues par la STI correspondante, y compris les spécifications européennes pertinentes lorsqu'elles existent.

3. Les références des spécifications européennes font l'objet d'une publication au *Journal officiel des Communautés européennes* et doivent être mentionnées dans la STI correspondante. Lorsque les spécifications européennes pertinentes sont publiées après adoption des STI, elles doivent être prises en compte lors de la révision des STI.

4. Les États membres publient les références des normes nationales transposant les normes européennes.

5. Pour ce qui concerne la période antérieure à la publication d'une STI, en l'absence de spécifications européennes et sans préjudice de l'article 20 paragraphe 5, les États membres communiquent aux autres États membres et à la Commission les normes et les spécifications techniques en usage pour l'application des exigences essentielles. Cette notification a lieu dans les douze mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la directive.

6. Lorsqu'une spécification européenne n'est pas encore disponible au moment de l'adoption d'une STI, la STI fait référence à la version disponible la plus avancée du projet de spécification qu'il faut respecter ou intégrer en son sein tout ou partie de ce projet.

Article 11

Lorsqu'il apparaît à un État membre ou à la Commission que des spécifications européennes ne satisfont pas aux exigences essentielles, le retrait partiel ou total de ces spécifications des publications où elles sont inscrites, ou leur amendement, peut être décidé selon la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2, après consultation du comité institué 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 lorsqu'il s'agit de normes européennes.

Article 12

1. Lorsqu'un État membre constate qu'un constituant d'interopérabilité, muni de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, mis sur le marché et utilisé conformément à sa destination risque de compromettre la satisfaction des exigences essentielles, il prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application ou pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché. L'État membre informe immédiatement la Commission des mesures prises et indique les raisons de sa décision, en précisant notamment si la non-conformité résulte:

- d'un non-respect des exigences essentielles,
- d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée,
- d'une insuffisance des spécifications européennes.

2. La Commission entre en consultation avec les parties concernées dans les plus brefs délais. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que les autres États membres. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est injustifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté. Lorsque la décision visée au paragraphe 1 est motivée par l'existence d'une lacune dans les spécifications européennes, il est fait application de la procédure définie à l'article 11.

3. Lorsqu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration «CE» de conformité se révèle non conforme, l'État membre compétent prend, à l'encontre de celui qui a établi la déclaration, les mesures appropriées et en informe la Commission et les autres États membres.

4. La Commission s'assure que les États membres sont tenus informés du déroulement et des résultats de cette procédure.

Article 13

1. Pour établir la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté doit appliquer les dispositions prévues par les STI le concernant.

2. L'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est instruite par l'organisme notifié auquel le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté en a fait la demande.

3. Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet d'autres directives communautaires portant sur d'autres aspects, la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi indique, dans ce cas, que les constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences de ces autres directives.

4. Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire établi dans la Communauté n'ont satisfait aux obligations des paragraphes 1, 2 et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met sur le marché le constituant d'interopérabilité. Les mêmes obligations s'appliquent à celui qui assemble des constituants d'interopérabilité ou une partie des constituants d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique les constituants d'interopérabilité pour son propre usage, en ce qui concerne la présente directive.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 12:

- a) tout constat par un État membre de l'établissement indu de la déclaration «CE» de conformité entraîne pour le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté l'obligation de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par cet État membre;
- b) dans le cas où la non-conformité persiste, l'état membre doit prendre toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné ou assurer son retrait du marché selon les procédures prévues à l'article 12.

CHAPITRE IV

Sous-systèmes

Article 14

1. Il appartient à chaque État membre d'autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui sont implantés sur son territoire ou exploités par les entreprises ferroviaires qui y sont établies.

À cette fin, les États membres prennent toutes les mesures utiles pour que ces sous-systèmes ne puissent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés, de façon à ne pas compromettre la satisfaction des exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

2. Il appartient à chaque État membre de vérifier lors de la mise en service, et ensuite régulièrement, que ces sous-systèmes sont exploités et maintenus conformément aux exigences essentielles les concernant.

Article 15

Sans préjudice des dispositions de l'article 19, les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et pour des motifs concernant la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui satisfont aux exigences essentielles. En particulier ils ne peuvent pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration «CE» de vérification.

Article 16

1. Les États membres considèrent comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant, les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui sont munis de la déclaration «CE» de vérification.

2. La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.

3. Pour ce qui concerne la période antérieure à la publication des STI, les États membres communiquent aux autres États membres et à la Commission, pour chaque sous-système, la liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles. Cette notification a lieu dans les douze mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 17

S'il apparaît que les STI ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles, le comité visé à l'article 21 peut être saisi à la demande d'un État membre ou à l'initiative de la Commission.

Article 18

1. En vue d'établir la déclaration «CE» de vérification, l'entité adjudicatrice ou son mandataire fait instruire la procédure de vérification «CE» par l'organisme notifié qu'elle a choisi à cet effet.

2. La mission de l'organisme notifié, chargé de la vérification «CE» d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification de la cohérence du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre.

3. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration «CE» de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il doit aussi contenir tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes d'entretien, de surveillance continue ou périodique, de réglage et de maintenance.

Article 19

1. Lorsqu'un État membre constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration «CE» de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions de la présente directive et notamment aux exigences essentielles, il peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

2. L'État membre à l'origine de la demande informe immédiatement la Commission des vérifications complémentaires demandées en exposant les raisons qui les justifient. La Commission engage sans délai la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2.

CHAPITRE V

Organismes notifiés

Article 20

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à

l'emploi visée à l'article 13 et la procédure de vérification visée à l'article 18, en indiquant pour chacun d'eux le domaine de compétence.

La Commission leur attribue des numéros d'identification. La Commission publie au «Journal officiel des Communautés européennes» la liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leurs domaines de compétences et en assure la mise à jour.

2. Les États membres doivent appliquer les critères prévus à l'annexe VII pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes pertinentes sont présumés répondre auxdits critères.

3. Un État membre retire son agrément à un organisme qui ne satisfait plus aux critères visés à l'annexe VII. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

4. Si un État membre ou la Commission estime qu'un organisme notifié par un autre État membre ne satisfait pas aux critères pertinents, le comité prévu à l'article 21 est saisi de la question et émet son avis dans un délai de trois mois; à la lumière de l'avis du comité, la Commission informe l'État membre concerné de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.

5. Le cas échéant, la coordination des organismes notifiés est mise en œuvre conformément à l'article 21 paragraphe 4.

CHAPITRE VI

Comité et programme de travail

Article 21

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission (ci-après: «le comité»).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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

4. Dès l'entrée en vigueur de la présente directive, le comité peut discuter de toute question relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Des initiatives peuvent également être prises en vue d'assurer l'interopérabilité entre le système ferroviaire transeuropéen et celui de pays tiers.

5. Le comité peut, le cas échéant, créer des groupes de travail pour l'aider dans l'accomplissement de ses tâches, par exemple en vue d'assurer la coordination des organismes notifiés.

Article 22

1. Le comité se dote d'un programme de travail qui tient compte d'une part, de l'ordre de priorité de l'élaboration des STI, et d'autre part, des priorités respectives de ses tâches. Le programme de travail est arrêté par la Commission selon la procédure de l'article 21 paragraphe 2.

2. Après consultation de l'organisme commun représentatif, l'ordre de priorité pour l'élaboration des STI est adopté, par exemple selon les sous-systèmes ou parties de sous-systèmes, les catégories de lignes ou de matériel roulant, les nœuds du réseau. L'ordre de priorité est établi en comparant les avantages que chaque STI est susceptible de générer par rapport aux coûts prévisibles. Les aspects suivants sont à considérer comme prioritaires dans le premier programme de travail: contrôle-commande et signalisation; applications télématiques au service du fret; exploitation et gestion du trafic (y compris les qualifications du personnel); les nuisances sonores; le matériel roulant.

3. Le premier programme de travail comportera notamment les étapes suivantes:

- a) désignation de l'organisme commun représentatif;
- b) élaboration, à partir d'un projet établi par l'organisme commun représentatif, d'une architecture représentative du système ferroviaire conventionnel, basée sur la liste des sous-systèmes (annexe 2), permettant de garantir la cohérence entre STI. Cette architecture doit comporter notamment les différents éléments constitutifs du système ainsi que leurs interfaces; elle servira de cadre de référence pour la délimitation des domaines d'application de chaque STI;
- c) adoption d'une structure modèle pour l'élaboration des STI;
- d) adoption d'une méthodologie pour l'analyse coûts-avantages des solutions visées dans les STI;
- e) adoption des mandats nécessaires à l'élaboration des STI;
- f) pour chaque STI, adoption des paramètres fondamentaux correspondants;
- g) approbation des projets de programme de normalisation;
- h) gestion de la période de transition entre la date d'entrée en vigueur de la présente directive et la publication des STI.

CHAPITRE VII

Dispositions finales

Article 23

Toute décision prise en application de la présente directive et concernant l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de constituants d'interopérabilité, la vérification de sous-systèmes constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel ainsi que les décisions prises en application des articles 11, 12, 17 et 19 est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé dans les meilleurs délais, avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

Article 24

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard dix-huit mois après l'entrée en vigueur de cette directive. Ils en informent immédiatement la Commission. L'absence de publication des STI ne justifie en aucun cas un dépassement du délai ci-dessus.

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 25

Tous les deux ans, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

À cet effet, l'organisme commun représentatif élabore et met à jour régulièrement un outil capable de fournir, sur demande d'un État membre ou de la Commission, un tableau de bord du système ferroviaire transeuropéen conventionnel présentant, pour chaque élément du système (lignes et nœuds du réseau, séries du parc de matériel roulant), les caractéristiques principales (par exemple, les paramètres fondamentaux) et leur conformité par rapport aux caractéristiques prescrites par les STI.

Article 26

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 27

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

ANNEXE I

LE SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPEËN CONVENTIONNEL**Les infrastructures**

Les infrastructures du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sont celles des lignes du réseau transeuropéen de transport identifiées 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, ou reprises dans toute mise à jour de cette décision résultant de la révision prévue à l'article 21 de ces orientations.

Pour les besoins de la présente directive, ce réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

- lignes prévues pour le trafic «voyageurs» à longue distance;
- lignes prévues pour le trafic mixte (voyageurs, marchandises);
- lignes spécialement conçues ou aménagées pour le trafic «marchandises» (corridor fret);
- lignes prévues pour le trafic régional;
- nœuds «voyageurs»;
- nœuds fret;
- les voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Le matériel roulant

Le matériel roulant comprend tous les matériels aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris:

- Les trains automoteurs thermiques ou électriques;
- Les engins de tractions thermiques ou électriques;
- Les voitures à voyageurs;
- Les wagons.

Cohérence du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

La qualité du transport ferroviaire européen nécessite entre autres une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celles du matériel roulant (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette cohérence dépendent les niveaux de performances, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

ANNEXE II

SOUS-SYSTÈMES

1. Liste des sous-systèmes

Pour les besoins de la présente directive, le système constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel peut être subdivisé en sous-systèmes, correspondant:

- a) soit à des domaines de nature structurelle:
- infrastructures
 - énergie
 - contrôle-commande et signalisation
 - exploitation et gestion du trafic
 - applications télématiques au service des passagers et du fret
 - matériel roulant
- b) soit à des domaines de nature fonctionnelle:
- maintenance

2. Description des sous-systèmes

Pour chacun des sous-systèmes ou partie de sous-système, la liste des éléments et aspects liés à l'interopérabilité est proposée par l'organisme commun représentatif lors de l'élaboration du projet de STI correspondant.

Sans préjuger de la détermination de ces aspects ou des constituants d'interopérabilité, ni de l'ordre dans lequel les sous-systèmes seront soumis à des STI, les sous-systèmes comprennent notamment:

2.1 Infrastructure:

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, . . .), les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, . . .), les équipements de sécurité et de protection.

2.2 Énergie:

Le système d'électrification, le matériel aérien et les dispositifs de captage du courant.

2.3 Contrôle-commande et signalisation:

Tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des circulations des trains autorisés à circuler sur le réseau.

2.4 Exploitation et gestion du trafic:

Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la conduite des trains, la planification et la gestion du trafic.

2.5 Applications télématiques:

Ce sous-système comprend deux parties:

- les applications au service des passagers, y compris les systèmes d'information des voyageurs avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation, les systèmes de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre trains et avec d'autres modes de transport;
- les applications au service du fret, y compris les systèmes d'information (suivi en temps réel de la marchandise et des trains), les systèmes de triage et d'affectation, les systèmes de réservation, de paiement et de facturation, la gestion des correspondances avec d'autres modes de transport, la production des documents électroniques d'accompagnement.

2.6 Matériel roulant:

La structure, le système de commande et contrôle de l'ensemble des équipements du train, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, passagers), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

2.7 Maintenance:

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif à caractère obligatoire prévues pour assurer l'interopérabilité du système ferroviaire et garantir les performances nécessaires.

ANNEXE III

EXIGENCES ESSENTIELLES

1. Exigences de portée générale

1.1 Sécurité

1.1.1 La conception, la construction ou la fabrication, la maintenance et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des trains doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2 Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3 Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4 La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5 Les dispositifs destinés à être manoeuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre leur sécurité en cas d'utilisation prévisible non conforme aux instructions affichées.

1.2 Fiabilité et disponibilité

La surveillance et la maintenance des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisées, menées et quantifiées de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3 Santé

1.3.1 Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les trains et les infrastructures ferroviaires.

1.3.2 Le choix, la mise en oeuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4 Protection de l'environnement

1.4.1 Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception de ce système selon les dispositions communautaires en vigueur.

1.4.2 Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

1.4.3 Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4.4 L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

1.4.5 L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

1.5 Compatibilité technique

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des trains appelés à circuler sur le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, pourraient être mises en oeuvre.

2. Exigences particulières à chaque sous-système

2.1 Infrastructures

2.1.1 Sécurité

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Des dispositions doivent être prises pour limiter les dangers encourus par les personnes, notamment lors du passage des trains dans les gares.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

2.2 Énergie

2.2.1 Sécurité

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des trains, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2 Protection de l'environnement

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3 Compatibilité technique

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent:

- permettre aux trains de réaliser les performances spécifiées,
- dans le cas électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les trains.

2.3 Contrôle-commande et signalisation

2.3.1 Sécurité

Les installations et les opérations de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des trains présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau.

2.3.2 Compatibilité technique

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des trains doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

2.4 Matériel roulant

2.4.1 Sécurité

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des trains.

Les trains doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord et de contrôle au sol.

2.4.2 Fiabilité et disponibilité

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande, doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du train sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3 Compatibilité technique

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des trains sous les systèmes d'alimentation en énergie du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue.

2.5 Maintenance

2.5.1 Santé

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas porter atteinte à la santé des personnes.

2.5.2 Protection de l'environnement

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3 Compatibilité technique

Les installations de maintenance traitant le matériel roulant conventionnel doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tous le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6 Exploitation et gestion du trafic

2.6.1 Sécurité

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs et du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et de maintenance des exploitants concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2 Fiabilité et disponibilité

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle et de maintenance doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3 Compatibilité technique

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

2.7 Applications télématiques au service des passagers et du fret

2.7.1 Compatibilité technique

Les exigences essentielles dans le domaines des applications télématiques garantissant une qualité de service minimum aux voyageurs et aux clients du secteur marchandises concernent plus particulièrement la compatibilité technique.

Il faut assurer, pour ces applications:

- que les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données d'une part entre applications différentes, d'autre part entre exploitants différents;
- un accès aisé aux informations par les utilisateurs.

2.7.2 Fiabilité, disponibilité

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et de maintenance de ces bases de données, logiciels et protocoles de communications de données, doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3 Santé

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

ANNEXE IV

CONFORMITÉ ET APTITUDE À L'EMPLOI DES CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ

1. Constituants d'interopérabilité

La déclaration «CE» s'applique aux constituants d'interopérabilité concernés par l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, visés à l'article 3. Ces constituants d'interopérabilité peuvent être:

1.1 Des constituants banalisés

Ce sont les constituants qui ne sont pas propres au système ferroviaire et qui peuvent être utilisés tels quels dans d'autres domaines.

1.2 Des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques

Ce sont les constituants qui ne sont pas en tant que tels propres au système ferroviaire mais qui doivent démontrer des performances spécifiques lorsqu'ils sont utilisés dans le domaine ferroviaire.

1.3 Des constituants spécifiques

Ce sont les constituants qui sont propres aux applications ferroviaires.

2. Domaine d'application

La déclaration «CE» concerne:

- soit l'évaluation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité, considéré isolément, aux spécifications techniques qu'il doit respecter,
- soit l'évaluation/appréciation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des interfaces sont en jeu, par rapport aux spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, qui doivent être vérifiées.

Les procédures d'évaluation mises en œuvre par les organismes notifiés, au stade de la conception ainsi qu'à celui de la production, font appel aux modules définis dans la décision 93/465/CEE suivant les modalités indiquées dans les STI.

3. Contenu de la déclaration «CE»

La déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que la notice d'instruction et comprendre les éléments suivants:

- références de la directive,
- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant ou constructeur),
- description du constituant d'interopérabilité (marque, type, etc.),
- indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi (article 13),
- toutes les descriptions pertinentes auxquelles répond le constituant d'interopérabilité et en particulier les conditions d'utilisation,
- nom et adresse de l'organisme (des organismes) notifié(s) qui est (sont) intervenu(s) dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi et date du certificat d'examen assortie, le cas échéant, de la durée et des conditions de validité du certificat,
- le cas échéant, référence des spécifications européennes,
- identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

ANNEXE V

DÉCLARATION DE VÉRIFICATION DES SOUS-SYSTÈMES

La déclaration «CE» de vérification et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que le dossier technique et comprendre les éléments suivants:

- références de la directive,
- nom et adresse de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale de l'entité adjudicatrice),
- description succincte du sous-système,
- nom et adresse de l'organisme notifié qui a procédé à la vérification «CE» visée à l'article 18,
- références des documents contenus dans le dossier technique,
- toutes les dispositions pertinentes provisoires ou définitives auxquelles doit répondre le sous-système, et en particulier, s'il y a lieu, les restrictions ou conditions d'exploitation,
- durée de validité de la déclaration «CE», si celle-ci est provisoire,
- identification du signataire.

ANNEXE VI

PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DES SOUS-SYSTÈMES**1. Introduction**

La vérification «CE» est la procédure par laquelle un organisme notifié vérifie et atteste, à la demande de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté, qu'un sous-système est:

- conforme aux dispositions de la directive,
- conforme aux autres dispositions réglementaires qui sont d'application dans le respect du traité,

et qu'il peut être mis en service.

2. Étapes

La vérification du sous-système comprend les étapes suivantes:

- conception d'ensemble,
- construction du sous-système, comprenant notamment l'exécution des travaux de génie civil, le montage des constituants, le réglage de l'ensemble,
- essais du sous-système terminé.

3. Attestation

L'organisme notifié qui est responsable de la vérification «CE» établit l'attestation de conformité destinée à l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, qui à son tour établit la déclaration «CE» de vérification destinée à l'autorité de tutelle de l'État membre dans lequel le sous-système est implanté et/ou exploité.

4. Dossier technique

Le dossier technique qui accompagne la déclaration de vérification doit être constitué comme suit:

- pour les infrastructures: plans des ouvrages, procès-verbaux de réception des fouilles et du ferrailage, rapports d'essai et de contrôle des bétons,
- pour les autres sous-systèmes: plans généraux et de détail conformes à l'exécution, schémas électriques et hydrauliques, schémas des circuits de commande, description des systèmes informatiques et des automatismes, notices de fonctionnement et d'entretien, etc.,
- liste des constituants d'interopérabilité visés à l'article 3 incorporés dans le sous-système,
- copies des déclarations «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 13 de la directive, accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calculs correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par des organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes,
- attestation de l'organisme notifié chargé de la vérification «CE», certifiant que le projet est conforme aux dispositions de la présente directive, accompagnée des notes de calculs correspondantes et visée par ses soins, précisant, s'il y a lieu, les réserves formulées durant l'exécution des travaux qui n'auraient pas été levées; l'attestation est également accompagnée des rapports de visite et d'audit que l'organisme a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 5.3 et 5.4.

5. Surveillance

- 5.1 Le but de la surveillance «CE» est de s'assurer que, pendant la réalisation du sous-système, les obligations découlant du dossier technique ont été remplies.

- 5.2 L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, de préfabrication, aux installations d'essai, et plus généralement à tous les lieux qu'il pourrait juger nécessaires pour l'accomplissement de sa mission. L'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté doit lui remettre ou lui faire remettre tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.
- 5.3 L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation effectue périodiquement des audits afin de s'assurer que les dispositions de la directive sont respectées. Il fournit à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Il peut exiger d'être convoqué à certaines phases du chantier.
- 5.4 En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il fournit un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.

6. Dépôt

Le dossier complet visé au point 4 est déposé auprès de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté à l'appui de l'attestation de conformité délivrée par l'organisme notifié chargé de la vérification du sous-système en ordre de marche. Le dossier est joint à la déclaration «CE» de vérification que l'entité adjudicatrice adresse à l'autorité de tutelle de l'État membre concerné.

Une copie du dossier est conservée par l'entité adjudicatrice pendant toute la durée de vie du sous-système. Le dossier est communiqué aux autres États membres qui en font la demande.

7. Publication

Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant:

- les demandes de vérification «CE» reçues,
- les attestations de conformité délivrées,
- les attestations de conformité refusées.

8. Langue

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification «CE» sont rédigés dans une langue officielle de l'État membre où sont établis l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, ou dans une langue acceptée par celle-ci.

ANNEXE VII

CRITÈRES MINIMAUX DEVANT ÊTRE PRIS EN CONSIDÉRATION PAR LES ÉTATS MEMBRES POUR LA NOTIFICATION DES ORGANISMES

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et l'organisme.
 2. L'organisme et le personnel chargé du contrôle doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.
 3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.
 4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
 - une bonne formation technique et professionnelle,
 - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles,
 - l'aptitude requise pour rédiger les attestations, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.
 5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
 6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les contrôles ne soient effectués directement par l'État membre.
 7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes de l'État où il exerce ses activités) dans le cadre de la présente directive ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet.
-

ANNEXE VIII

RÈGLES GÉNÉRALES À RESPECTER PAR L'ORGANISME COMMUN REPRÉSENTATIF (OCR)

1. En conformité avec les procédures communautaires générales de normalisation, l'OCR doit œuvrer d'une manière ouverte et transparente, fondée sur le consensus et l'indépendance par rapport aux intérêts particuliers. À cette fin tout acteur appartenant aux trois catégories - gestionnaires d'infrastructures, entreprises ferroviaires, industrie - que l'OCR représente, doit pouvoir émettre un avis lors du processus d'élaboration des STI, conformément aux règles internes de l'OCR et avant finalisation du projet de STI par l'OCR.
 2. Si l'OCR ne dispose pas des compétences nécessaires pour l'élaboration d'un projet de STI particulier, il en informe immédiatement la Commission.
 3. L'OCR crée les groupes de travail nécessaires pour l'élaboration des projets de STI; ces groupes doivent avoir une structure flexible et efficace. À cette fin, le nombre d'experts est limité. La représentation est équilibrée entre, d'une part, les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires et d'autre part, l'industrie; cette répartition respecte un équilibre approprié des nationalités. Les experts de pays non communautaires peuvent participer au groupe de travail à titre d'observateurs.
 4. Les difficultés pouvant apparaître, en relation avec la directive et qui ne peuvent être résolues par les groupes de travail de l'OCR doivent être signalées sans délai à la Commission.
 5. La Commission doit disposer de tous les documents de travail nécessaires au suivi des travaux de l'OCR.
 6. L'OCR doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la confidentialité de toute information critique qui, dans le cours de ses activités, vient à sa connaissance.
 7. L'OCR met tout en œuvre pour que les résultats des travaux du Comité visé à l'article 21, ainsi que les recommandations du Comité et de la Commission, soient communiqués à tous ses membres et à tous les experts participant aux groupes de travail.
-

Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1255/1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers

(2000/C 89 E/06)

COM(1999) 631 final — 1999/0254(CNS)

(Présentée par la Commission le 29 novembre 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 36 et 37,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 31 du règlement (CE) n° 1255/1999⁽¹⁾ prévoit l'octroi de restitution à certains produits, relevant dudit règlement, lorsqu'ils sont exportés sous forme de marchandises énumérées en son annexe II, sur la base des prix de ces produits dans le commerce mondial et de la différence entre ces prix et les prix dans la Communauté, dans les limites découlant des accords conclus en conformité avec l'article 300 du traité.

(2) Dans plusieurs secteurs agricoles, notamment ceux des céréales, du sucre, du riz et des œufs, la compétence pour déterminer les marchandises qui peuvent bénéficier des restitutions à l'exportation, y compris les marchandises ne relevant pas de l'annexe I du traité, est confiée à la Commission afin d'assurer la flexibilité nécessaire à l'utilisation la plus efficace possible des ressources financières disponibles. Dès lors, il est opportun de donner à la

Commission la même compétence dans le secteur des produits laitiers pour déterminer les marchandises éligibles aux restitutions.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 31 du règlement (CE) n° 1255/1999, le paragraphe 14 est remplacé par le texte suivant:

«14. Les modalités d'application du présent article, y compris les dispositions concernant la redistribution des quantités exportables, non attribuées ou non utilisées ainsi que toute modification de l'annexe II sont arrêtées par la Commission selon la procédure prévue à l'article 42. Toutefois, les modalités relatives à l'application des paragraphes 8, 10, 11 et 12 pour les produits visés à l'article 1^{er}, exportés sous forme de marchandises figurant à l'annexe II du présent règlement, sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 16 du règlement (CE) n° 3448/93.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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

⁽¹⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 48.

Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1255/1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers

(2000/C 89 E/07)

COM(1999) 608 final — 1999/0246(CNS)

(Présentée par la Commission le 10 décembre 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 36 et 37,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 14 du règlement (CE) n° 1255/1999 du Conseil du 17 mai 1999 ⁽¹⁾ portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers prévoit l'octroi d'une aide communautaire pour la cession aux élèves, dans les établissements scolaires, de lait et de certains produits laitiers, avec l'objectif déclaré de stimuler la consommation de lait par la jeunesse. Une évaluation de cette mesure a montré que le régime de distribution de lait aux écoles a une incidence, quoique limitée, sur l'équilibre du marché laitier. L'évaluation souligne par ailleurs que si la mesure venait à être retirée et la charge de la fourniture de lait subventionné aux écoliers transférée vers les États membres, la disponibilité et, partant, la consommation de produits laitiers dans les écoles diminuerait encore. Il est donc conforme aux objectifs de la politique agricole commune de maintenir la mesure, mais en réduisant le niveau de l'aide communautaire;

(2) L'évaluation mentionnée ci-dessus démontre également qu'outre son incidence sur l'équilibre du marché laitier, la mesure joue également un rôle dans la réalisation d'objectifs plus généraux en matière sanitaire ou alimentaire. Il est donc opportun que les États membres participent à la charge financière de la mesure et que leur participation soit au moins égale aux montants apportés par la Communauté. Les États membres doivent avoir la possibilité de

financer leur contribution à la mesure par une taxe prélevée sur le secteur laitier de leur territoire national;

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'article 14 du règlement (CE) n° 1255/1999 est remplacé par le texte suivant:

«Article 14

1. Une aide est octroyée pour la cession aux élèves, dans les établissements scolaires, de lait transformé en certains produits relevant des codes 0401, 0403, 0404 90 et 0406 ou du code NC 2202 90. L'aide est accordée pour une quantité maximale de 0,25 litre d'équivalent-lait par élève et par jour.

2. Dans le cas du lait entier, le montant de la contribution communautaire au financement de l'aide est égal à 50 % du prix indicatif du lait. Dans le cas des autres produits laitiers, il est établi en tenant compte des composants laitiers des produits concernés.

3. Le paiement de la contribution communautaire est subordonné au versement par les États membres d'une contribution d'un montant au moins égal à celui payé par la Communauté. Les États membres peuvent financer tout ou partie de leur contribution par une taxe prélevée sur le secteur laitier de leur territoire national.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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

⁽¹⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 48.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition entre les États membres des autorisations reçues dans le cadre des accords établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie et entre la Communauté européenne et la République de Hongrie

(2000/C 89 E/08)

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

COM(1999) 667 final — 1999/0264(COD)

(Présentée par la Commission le 10 décembre 1999)

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

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

(1) considérant que, par la décision . . . du Conseil, la Communauté européenne a conclu avec la République de Bulgarie et la République de Hongrie des accords établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné;

(2) considérant que ces accords prévoient que la Communauté recevra, de la Bulgarie et de la Hongrie, des autorisations de transit routier;

(3) considérant qu'il est nécessaire d'établir des règles de répartition et de gestion des autorisations mises à la disposition de la Communauté;

(4) considérant que pour des raisons pratiques et liées à la gestion, il convient que la Commission mette ces autorisations à la disposition des États membres;

(5) considérant qu'une méthode de répartition doit être mise en place à cette fin; que les États membres doivent ensuite répartir les autorisations qui leur sont octroyées entre les entreprises en fonction de critères objectifs;

(6) considérant que pour assurer l'utilisation optimale des autorisations, toutes les autorisations non attribuées doivent être renvoyées à la Commission en vue d'une redistribution;

(7) considérant que la répartition des autorisations doit se fonder sur des critères qui tiennent pleinement compte des flux de transport terrestre qui existent entre la Grèce et les autres États membres,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le présent règlement définit les règles à appliquer pour répartir, entre les États membres, les autorisations mises à la disposition de la Communauté en vertu de l'article 6, paragraphe 2, des accords entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie et entre la Communauté européenne et la République de Hongrie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné (ci-après dénommés «les accords»).

Article 2

1. La Commission répartit les autorisations conformément aux paragraphes 2 à 4.

2. Les autorisations sont réparties entre les États membres conformément à l'annexe. S'appuyant sur l'expérience et spécialement sur l'évolution des flux de trafic, la Commission soumet le cas échéant au Conseil une proposition visant à modifier la répartition des autorisations entre les États membres, au plus tôt trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

3. Les autorisations pour chaque année sont réparties avant le 15 novembre de l'année précédente.

4. Le nombre d'autorisations à répartir la première année de la mise en œuvre de l'un des accords est adapté sur une base proportionnelle si cet accord entre en vigueur après le 1^{er} janvier de l'année en question.

Article 3

Les États membres distribuent les autorisations aux entreprises établies sur leur territoire conformément à des critères objectifs et non discriminatoires.

Article 4

Avant le 15 septembre de chaque année, les autorités compétentes des États membres renvoient à la Commission les autorisations qui, d'après les données disponibles et les estimations, ne seront vraisemblablement pas utilisées avant la fin de l'année en cours. La Commission répartit ces autorisations restituées en

tenant compte de la clé de répartition figurant à l'annexe et des demandes d'autorisations supplémentaires formulées par les États membres.

Article 5

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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

ANNEXE

État membre	Autorisation à utiliser en:	
	Bulgarie	Hongrie
Belgique	103	103
Danemark	110	110
Allemagne	134	133
Grèce	11 468	10 974
Espagne	100	100
France	102	102
Irlande	100	100
Italie	102	102
Luxembourg	100	100
Pays-Bas	150	147
Autriche	119	118
Portugal	100	100
Finlande	102	102
Suède	107	106
Royaume-Uni	103	103
Total	13 000	12 500

Proposition de décision du Conseil concernant la signature de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Hongrie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné

(2000/C 89 E/09)

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

COM(1999) 665 *final* — 1999/0268(CNS)

(Présentée par la Commission le 13 décembre 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, en liaison avec son article 300, paragraphe 2, première phrase,

vu la proposition de la Commission,

considérant qu'il est nécessaire d'autoriser la signature de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Hongrie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné,

DÉCIDE:

Article premier

La signature, sous réserve de conclusion, de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Hongrie dans le domaine du transport est approuvée au nom de la Communauté.

Article 2

Le président du Conseil est autorisé à désigner les personnes habilitées à signer l'accord au nom de la Communauté.

Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Hongrie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné

(2000/C 89 E/10)

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

COM(1999) 665 *final* — 1999/0268(CNS)

(Présentée par la Commission le 13 décembre 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, en liaison avec son article 300, paragraphe 3, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant ce qui suit:

- (1) La conclusion de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Hongrie dans le domaine du transport offre un moyen approprié de poursuivre le développement des relations de transport entre les parties contractantes;
- (2) La conclusion de l'accord contribue au bon fonctionnement du marché intérieur en promouvant le trafic de transit à travers la République de Hongrie pour le transport intérieur entre la Grèce et les autres États membres et permet ainsi de mener le commerce intracommunautaire au coût le plus bas possible pour le public en général et de réduire au minimum les obstacles administratifs et techniques qui l'affectent;
- (3) La conclusion de l'accord stimulera le transport combiné, en vue de protéger l'environnement;
- (4) L'accord doit être approuvé au nom de la Communauté,

DÉCIDE:

Article premier

L'accord entre la Communauté européenne et la République de Hongrie dans le domaine du transport est approuvé au nom de la Communauté.

Le texte de l'accord est annexé à la présente décision.

Article 2

Le président du Conseil procède à la notification prévue à l'article 19 de l'accord.

Article 3

La présente décision est publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Elle prend effet le jour de sa publication.

ACCORD

entre la Communauté européenne et la République de Hongrie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné

LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE, ci-après dénommée «la Communauté»,

LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE, ci-après dénommée «la Hongrie»,

ci-après dénommées «les parties contractantes»,

CONSIDÉRANT l'accord européen du 16 décembre 1991 établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République de Hongrie de l'autre, et en particulier son article 56, paragraphe 3, ainsi que les lettres échangées entre la Communauté et la Hongrie au sujet des infrastructures de transport terrestres;

CONSIDÉRANT qu'il est essentiel pour la Communauté, dans le contexte de l'achèvement du marché intérieur et de la mise en œuvre de la politique commune des transports, de veiller à ce que les marchandises communautaires transitant par la Hongrie puissent circuler aussi rapidement et efficacement que possible, sans obstacle ou discrimination;

CONSIDÉRANT que la Hongrie est intéressée par la poursuite de l'extension, avec la Communauté, des droits et obligations mutuels existants relatifs à l'accès au marché des transports et au transit constituant la première étape de la concrétisation d'un accord de transport intérieur tel qu'il est prévu par l'accord d'association;

CONSIDÉRANT par ailleurs qu'il convient de faire en sorte que le développement coordonné des flux de transport entre et sur les territoires des parties contractantes, en particulier par l'introduction et le développement, sur une base concurrentielle, d'un paquet de mesures coordonnées sur le transport routier et le transport combiné par la promotion de véhicules respectueux de l'environnement et le respect du principe de la mobilité durable;

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT:

TITRE I

OBJECTIF, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objectif

Le présent accord a pour objectif de promouvoir la coopération entre les parties contractantes en matière de transport de marchandises, et, notamment, de trafic routier de transit, et vise à faire en sorte à cet effet que le transport entre et sur les territoires des parties contractantes soit développé de façon coordonnée.

Article 2

Champ d'application

1. La coopération porte sur le transport routier et le transport combiné de marchandises.
2. Le champ d'application du présent accord couvre notamment à cet égard:
 - l'accès au marché pour le trafic de transit dans le domaine du transport routier de marchandises;
 - les mesures de soutien juridiques et administratives, y compris les mesures commerciales, fiscales, sociales et techniques;

— la coopération au développement d'un système de transport répondant, entre autres, aux besoins environnementaux;

— un échange régulier d'informations sur l'évolution de la politique des transports des parties contractantes.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent accord, on entend par:

- a) *trafic de transit*: un voyage effectué par route en passant par le territoire d'un ou de plusieurs États membres de la Communauté, ou par le territoire de la Hongrie, indépendamment du fait que ce transport soit effectué par un véhicule chargé ou non chargé, sans qu'il y ait chargement ou déchargement sur ces territoires;
- b) *transport combiné*: le transport de marchandises entre, ou en passant par, les territoires des parties contractantes, et pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans le tracteur, la caisse mobile ou le conteneur de vingt pieds minimum utilise la route pour le tronçon initial ou final du voyage et, pour l'autre tronçon, les services ferroviaires ou les voies navigables intérieures ou maritimes lorsque ce tronçon a plus de 100 km à vol d'oiseau, et lorsque le transporteur parcourt le tronçon initial ou final de transport routier du voyage;

- entre le point où les marchandises sont chargées et la gare d'embarquement la plus proche pour le tronçon initial, et entre la gare de déchargement ferroviaire la plus proche et le point où les marchandises sont déchargées pour le tronçon final, ou
 - dans un rayon ne dépassant pas 150 km à vol d'oiseau depuis le port intérieur ou le port maritime de chargement ou de déchargement;
- c) *véhicule routier*: un véhicule à moteur enregistré dans un pays qui est partie contractante, ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur répond à cette condition, et qui sont utilisés exclusivement pour le transport de marchandises;
- d) *redevance d'utilisation*: le paiement non discriminatoire d'un montant particulier donnant le droit à un véhicule routier d'utiliser une infrastructure donnée pour une période déterminée;
- e) *péage*: le paiement d'un montant spécifié pour un véhicule routier voyageant entre deux points d'une infrastructure; ce montant est déterminé sur la base de la distance parcourue et de la catégorie du véhicule.

TITRE II

TRANSPORT COMBINÉ

Article 4

Dispositions générales

Les parties contractantes adoptent les mesures mutuellement coordonnées requises pour le développement et la promotion du transport combiné afin qu'une proportion importante de leur transport international soit effectuée dans des conditions plus respectueuses de l'environnement.

Article 5

Mesures de soutien

Les parties contractantes prennent toutes les mesures requises pour améliorer la compétitivité du transport combiné, particulièrement:

- a) en prenant des mesures encourageant les utilisateurs et les expéditeurs à utiliser le transport combiné:
 - en améliorant la compétitivité de tous les types de transport combiné par rapport au transport routier, par le truchement d'une aide financière aux nouveaux projets de transport combiné de la Communauté ou de la Hongrie;
 - en encourageant le recours au transport combiné non accompagné et afin de promouvoir plus particulièrement l'utilisation de caisses mobiles, de conteneurs et de semi-remorques;
 - en exonérant des systèmes de quotas et d'autorisation, dans le cadre approprié, les tronçons de transport routier initiaux et/ou finals qui constituent une partie intégrante du transport combiné;
 - en envisageant la possibilité d'accorder des abattements pour la taxe sur les véhicules routiers lorsqu'ils sont utilisés dans des chaînes de transport combiné;
- b) en rendant accessible sur demande les informations disponibles concernant les nouvelles actions de transport combiné, y compris les projets de recherche technologique (co)financés par une partie contractante, par le truchement d'un résumé présentant la teneur, les résultats et l'impact de l'action ou du projet technologique;
- c) en créant une infrastructure adéquate:
 - par l'introduction de l'écartement UIC C1 sur les principales lignes nouvelles, et par la conversion des principales lignes existantes au minimum à l'écartement B (selon la décision de l'accord européen du 1^{er} février 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné - AGTC), s'il est impossible de réaliser l'interopérabilité des réseaux d'une autre façon;
 - en éliminant tous les goulets d'étranglement sur les routes d'accès aux terminaux de transport combiné afin d'accroître l'utilisation de ce type de transport;
- d) en envisageant d'entreprendre les actions suivantes:
 - examiner la possibilité d'autoriser les véhicules de 44 tonnes à six essieux sur les tronçons routiers initiaux et finals de transport combiné;
- en améliorant la vitesse et la fiabilité du transport combiné et, en particulier:
 - en encourageant l'intensification de la fréquence des services de transport combiné conformément aux besoins des expéditeurs et des utilisateurs,
 - en favorisant la réduction du temps d'attente aux terminaux et en augmentant leur productivité,
 - en rationalisant les contrôles aux frontières affectant le transport combiné, par le transfert dès que possible de ces contrôles pour toutes les marchandises, à l'exception des marchandises soumises aux contrôles vétérinaires et phytosanitaires, aux terminaux de transport combiné;
 - en assurant un accès non discriminatoire aux terminaux lorsqu'ils sont financés ou cofinancés par des fonds publics;
 - en accordant le cas échéant l'octroi prioritaire par les autorités compétentes des parties contractantes d'autorisations de transit routier conformément à l'article 6, paragraphe 2 aux transporteurs routiers, en fonction de leur utilisation du transport combiné, évaluée sur la base des données statistiques dont dispose chaque partie contractante;
 - en prenant en considération, lorsque cela est nécessaire pour la compatibilité avec les écartements de rails, les poids, dimensions et caractéristiques techniques des équipements spécialisés de transport combiné, et en envisageant une action coordonnée pour acquérir et mettre en service ces équipements en fonction du niveau de trafic;

- introduire des exceptions aux restrictions concernant la conduite en fin de semaine et pendant les vacances sur les tronçons routiers initiaux et finals de transport combiné;
- autoriser pour les exploitants des transports combinés l'accès mutuel aux chemins de fer dans le contexte d'un nouvel accord.

TITRE III

TRANSPORT ROUTIER*Article 6***Dispositions générales**

1. Eu égard à l'accès mutuel aux marchés des transports, les parties contractantes décident, initialement et sans préjudice du paragraphe 2, de maintenir les droits existants résultant des accords bilatéraux ou d'autres dispositions bilatérales conclues entre chaque État membre de la Communauté et la Hongrie.

Néanmoins, en attendant la conclusion d'un accord entre les parties contractantes sur l'accès au marché des transports routiers visé à l'article 7, la Hongrie coopère avec les États membres de la Communauté pour modifier le cas échéant lesdits accords et/ou dispositions bilatéraux dans la mesure nécessaire pour les adapter au présent accord.

2. Outre les autorisations prévues par les régimes décrits au paragraphe 1, les parties contractantes décident d'accorder, pour chaque année civile, l'accès au trafic de transit de véhicules de marchandises sur les territoires des États membres de la Communauté et de la Hongrie, avec effet à la date à laquelle le présent accord entre en vigueur, au moyen des autorisations suivantes:

- a) la Communauté recevra: 12 500 autorisations valables en Hongrie;
- b) la Hongrie recevra: 6 000 autorisations valables dans les États membres de la Communauté pour lesquelles des timbres adhésifs ont été joints;
- c) la Hongrie recevra: 3 000 timbres adhésifs pour chaque État membre de la Communauté;
- d) les autorisations citées aux points a) et b) correspondent aux modèles figurant respectivement à l'annexe 1a et à l'annexe 1b;
- e) les timbres adhésifs cités au point c) correspondent au modèle figurant à l'annexe 1c;
- f) les autorisations citées aux points a) et b) sont fournies par les services de la Commission aux autorités compétentes de la Hongrie ou, dans le cas de la Communauté, aux autorités compétentes de ses États membres. Les autorités compétentes complètent l'autorisation, à l'exception des intitulés «numéro d'immatriculation du véhicule à moteur», «voyage aller» et «voyage retour» et les délivrent à leurs exploitants de transport moyennant une redevance conçue pour couvrir uniquement des frais administratifs raisonnables;
- g) les timbres adhésifs visés au point c) sont fournis par les services de la Commission aux autorités compétentes de la

Hongrie. Ils sont joints à l'autorisation avant son utilisation afin d'indiquer pour quel(s) État(s) membre(s) de la Communauté l'autorisation est valable;

- h) les parties contractantes décident qu'aucune taxe ou redevance similaire ne sera prélevée pour l'utilisation des autorisations visées aux points a) et b);
- i) les autorisations et les timbres adhésifs sont valables pour une année civile, jusqu'au 31 janvier de l'année suivante, et peuvent être utilisés uniquement pour un aller et un retour.

3. Les autorisations visées au paragraphe 2 ne peuvent être utilisées que par des véhicules conformes au moins aux normes EURO 1 ou aux dispositions du «certificat de camion vert» figurant à l'annexe 4. La preuve de la conformité à ces dispositions doit être conservée à bord du véhicule pendant tout le trajet.

4. Si la date à laquelle l'accord entre en vigueur conformément à l'article 19 n'est pas le 1^{er} janvier, le nombre d'autorisations et de timbres adhésifs spécifié au paragraphe 2 est réduit proportionnellement pour l'année civile au cours de laquelle l'accord entre en vigueur.

5. Les autorités compétentes des parties contractantes délivrent des autorisations pour le transport de marchandises conformément au présent accord et uniquement aux transporteurs qui sont autorisés, conformément à leur législation, à effectuer des opérations de transport routier international. L'autorisation doit être conservée à bord du véhicule. Dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, l'autorisation doit accompagner le véhicule à moteur. Elle couvre l'ensemble de véhicules couplés même si la remorque ou la semi-remorque n'est pas immatriculée au nom du détenteur de l'autorisation ou si elle est immatriculée dans un autre pays.

6. Les parties contractantes s'abstiennent de prendre toute mesure unilatérale qui pourrait entraîner une discrimination entre les transporteurs ou véhicules communautaires et hongrois. Chaque partie contractante prend toutes les mesures nécessaires pour faciliter le transport routier visé par le présent accord à destination de ou via son propre territoire.

*Article 7***Accès au marché**

Les parties contractantes s'engagent, prioritairement et compte tenu de l'adoption par la Hongrie des règles fiscales, sociales et techniques de la Communauté, à collaborer pour s'efforcer de mettre sur pied un système commun de réglementation de l'accès au futur marché des transports routiers entre les parties contractantes.

*Article 8***Dispositions fiscales**

Dans le cas d'opérations de transport, conformément au présent accord:

1. Les parties contractantes s'assurent que le principe de non-discrimination en termes de nationalité ou de lieu d'établissement est appliqué à la taxation des véhicules routiers, aux charges fiscales, aux péages, et à toute autre forme de redevance destinée à l'utilisation de l'infrastructure de transport routier.

2. Les véhicules routiers immatriculés dans une partie contractante sont exemptés de toutes les taxes et redevances sur les véhicules prélevées pour la circulation et la possession de véhicules ainsi que de toutes taxes ou redevances spéciales prélevées sur les opérations de transport sur le territoire de l'autre partie contractante.

Les véhicules routiers ne sont pas exemptés du paiement des taxes et prélèvements sur le carburant, sans préjudice des dispositions de l'article 8, paragraphe 4, des péages routiers et des redevances d'utilisation de l'infrastructure.

3. Les parties contractantes veillent à ce que les péages et toute autre forme de redevance d'utilisation ne puissent être imposés simultanément pour l'utilisation d'un même tronçon routier. Toutefois, les parties contractantes peuvent également imposer des péages sur les réseaux où des redevances sont prélevées en vue de l'utilisation des ponts, tunnels et passages de cols.
4. Les éléments suivants sont exempts de droits de douane et de toute taxe et redevance au moment de l'importation sur le territoire de l'autre partie contractante:
- le carburant contenu dans le réservoir des véhicules routiers au moment de l'importation sur le territoire de l'autre partie contractante, lorsque ces réservoirs sont ceux qui ont été conçus par le fabricant pour le type de véhicule routier en question;
 - le carburant dans les réservoirs fixés à demeure des remorques et semi-remorques utilisés pour les systèmes de refroidissement des réfrigérateurs, lorsque ces réservoirs sont ceux qui ont été conçus par le fabricant pour le type de véhicule routier en question;
 - les lubrifiants, en quantités requises pour le voyage;
 - les pièces de rechange et outils nécessaires pour la réparation d'un véhicule tombé en panne au cours d'un transport routier international. Les pièces de rechange qui sont remplacées doivent être réexportées ou détruites sous le contrôle de l'autorité douanière compétente de l'autre partie contractante.
5. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa, si les poids, les dimensions ou les charges par essieu d'un véhicule dépassent les limites maximales en vigueur sur le territoire de la Hongrie, bien que le véhicule soit conforme aux dispositions de la directive 96/53/CE sur les poids et les dimensions, ce véhicule n'est soumis à aucune taxe particulière pour autant qu'il s'en tienne aux routes de transit principales en Hongrie, selon les spécifications de l'annexe 5.

Article 9

Dispositions sociales

Les parties contractantes au présent accord mettent en œuvre l'accord européen relatif au travail des équipages effectuant des transports internationaux sur route (AETR) du 1^{er} juillet 1970 tel qu'il est applicable au moment de l'entrée en vigueur du présent accord ou applique des règles identiques aux règlements communautaires (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 modifiés.

Article 10

Dispositions techniques

- La Hongrie adopte des mesures équivalentes à celles figurant à l'annexe 2 avant l'entrée en vigueur du présent accord, et aux mesures de l'annexe 3 dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur du présent accord.
- Les parties contractantes au présent accord mettent en œuvre l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses (ADR) du 30 septembre 1957 tel qu'il est appliqué au moment de l'entrée en vigueur du présent accord.
- La Hongrie s'efforce d'harmoniser, sur la base des règles communautaires, sa législation relative aux transports de denrées périssables, d'animaux vivants et de marchandises dangereuses.
- Les parties contractantes mettent en commun leur expérience et échangent des informations sur leur législation afin d'améliorer le flux et la sécurité du trafic au cours des périodes de pointe (fins de semaine, jours fériés, saison touristique).
- Les parties contractantes coopèrent pour encourager l'introduction, le développement et la coordination de systèmes interopérables d'informations sur le trafic routier.
- Les parties contractantes s'efforcent également d'harmoniser l'assistance technique à apporter aux conducteurs, la diffusion des informations essentielles sur le trafic et les services d'urgence, en ce compris les services ambulanciers et d'autres services importants pour les chauffeurs.

TITRE IV

SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS

Article 11

Simplification des formalités

- Les parties contractantes décident de simplifier les formalités relatives aux flux de marchandises transportées conformément aux dispositions du présent accord.
- Les parties contractantes décident d'entamer des négociations en vue de conclure un accord sur la facilitation des contrôles et des formalités pour le transport de marchandises.
- Les parties contractantes décident d'entreprendre, dans la mesure nécessaire, une action commune en vue et en faveur de l'adoption de mesures supplémentaires de simplification.

TITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 12

Élargissement du champ d'application de l'accord

Si l'une des parties contractantes estime, sur la base de l'expérience acquise dans l'application du présent accord, que d'autres mesures qui ne relèvent pas du champ d'application du présent accord présentent un intérêt pour une politique européenne coordonnée des transports et peuvent en particulier aider à résoudre les problèmes du trafic de transit, elle présente des suggestions à cet égard à l'autre partie contractante.

*Article 13***Comité mixte**

L'organe responsable de la coopération est un comité mixte dénommé «comité des transports Communauté/Hongrie». Le comité:

- est composé de représentants nommés par la Communauté et la Hongrie,
- se réunit à la demande de l'une des parties contractantes, alternativement sur le territoire de chaque partie contractante,
- institue son propre règlement intérieur,
- agit d'un commun accord,
- veille à la mise en œuvre appropriée du présent accord et, en particulier:
 - a) envisage des méthodes de coopération et de promotion du transport combiné et examine au moins tous les deux ans les progrès effectués dans la réalisation de ces objectifs;
 - b) révisé les annexes du présent accord au moins tous les deux ans;
 - c) veille à résoudre tout litige qui pourrait survenir quant à l'application et à l'interprétation du présent accord. En cas de désaccord, la décision est renvoyée à une réunion ultérieure du comité mixte qui se tient dans les deux mois suivant la date de renvoi conformément aux dispositions qui doivent être fixées dans son règlement intérieur;
 - d) coordonne le suivi, les prévisions et autres travaux statistiques concernant le transport routier et combiné international et, en particulier, le trafic de transit routier;
 - e) adopte si nécessaire des mesures concernant l'adaptation technique des dispositions du présent accord;
 - f) prépare toute recommandation concernant l'augmentation éventuelle du nombre d'autorisations/de timbres adhésifs;
 - g) discute si nécessaire de tous les autres thèmes pertinents pour la mise en œuvre du présent accord.

*Article 14***Infractions**

1. En cas d'infraction aux dispositions du présent accord par un véhicule routier ou un chauffeur d'un véhicule de ce type,

l'autorité compétente de la partie contractante sur le territoire de laquelle l'infraction a eu lieu peut notifier cette infraction à l'autorité compétente de l'autre partie contractante qui pourra prendre les mesures prévues par sa législation nationale.

2. L'autorité compétente recevant toute notification de ce type informe dès que possible l'autorité compétente de l'autre partie contractante des mesures prises.

3. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des sanctions légales qui peuvent être appliquées par les tribunaux et autorités policières de la Hongrie ou de l'État membre de la Communauté européenne, en fonction de l'endroit où l'infraction a été commise.

*Article 15***Durée de l'accord**

Le présent accord est conclu pour une période de cinq ans. Si aucune des parties contractantes ne le dénonce par un préavis de six mois avant la date d'expiration, l'accord est reconduit automatiquement pour une période de trois ans.

*Article 16***Dénonciation de l'accord**

Chaque partie peut dénoncer l'accord moyennant un préavis de six mois à notifier à l'autre partie.

*Article 17***Annexes**

Les annexes font partie intégrante du présent accord.

*Article 18***Langues**

Le présent accord est établi en deux exemplaires en langues danoise, néerlandaise, anglaise, finnoise, française, allemande, grecque, italienne, portugaise, espagnole, suédoise et hongroise, chaque version étant également authentique.

*Article 19***Entrée en vigueur**

Le présent accord est conclu conformément aux procédures propres aux parties contractantes. Il entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de notification réciproque par les parties contractantes de l'accomplissement des procédures requises à cet effet.

ANNEXE 1a

(Première page de l'autorisation, en hongrois)

Ministère des transports, des communications
et de la gestion de l'eau
de la République de Hongrie

CE n° ...

Autorisation de transit de transport de marchandises par route

Valable durant un trajet aller et un trajet retour pour le transit en Hongrie

Transporteur et adresse	
.....	
.....	
Numéro d'immatriculation du véhicule à moteur t) Valable jusqu'au 31.1.2000	

Trajet aller:	
Chargé à Lieu/Pays le t)	Entré en Hongrie (2)
Déchargé en Pays t)	Sorti de Hongrie (2)
Trajet retour:	
Chargé à Lieu/Pays le t)	Entré en Hongrie (2)
Déchargé en Pays t)	Sorti de Hongrie (2)

Ministère des Transports de la République de Hongrie	Délivré le
	(4)
signature	Date
Nom du fonctionnaire	

(1) Valable uniquement si complété par le transporteur avant le trajet aller.

(2) Valable uniquement si complété par le transporteur avant le trajet retour.

(3) À estampiller à la frontière extérieure de la Hongrie.

(4) Signature et cachet de l'autorité délivrant l'autorisation dans l'État membre.

(Seconde page de l'autorisation)

Dispositions générales

(Texte en hongrois)

Cette autorisation permet le transport de marchandises par route en transit à travers la Hongrie.

Elle est personnelle au détenteur et non transférable.

Elle peut être retirée par l'autorité compétente qui l'a délivrée ou, en cas de contrefaçon, par l'État où les opérations de transit sont effectuées.

Elle ne peut être utilisée que pour un seul véhicule à la fois. «Véhicule» signifie un véhicule à moteur immatriculé dans l'État d'établissement ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans l'État d'établissement et qui est utilisé exclusivement pour le transport de marchandises.

Elle doit être conservée à bord du véhicule. Dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, elle doit accompagner le véhicule à moteur.

Le transporteur doit respecter toutes les lois et réglementations nationales de la Hongrie concernant le transport et le trafic.

Les normes techniques de construction et équipements utilisés par les véhicules pour effectuer des opérations de transit doivent correspondre aux normes fixées pour les véhicules mis en circulation dans le transport international et en outre correspondre au moins aux normes EURO 1. La preuve de conformité à cette disposition doit être conservée à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage.

Cette autorisation doit être rendue à l'autorité compétente qui l'a délivrée dans les quinze jours suivant son utilisation.

Dispositions générales (résumé)

(Texte dans les langues officielles de la Communauté)

Cette autorisation permet le transport de marchandises par route en transit à travers la Hongrie.

ANNEXE 1b

(Première page de l'autorisation, en allemand et en italien)

Commission européenne

Hongrie n° ...

Autorisation de transit de transport de marchandises par route

Valable durant un trajet aller et un trajet retour en transit dans les États membres de la Communauté européenne pour lesquels les timbres adhésifs ont été joints et oblitérés

(³)	(³)	(³)	(³)	(³)	(³)
------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Transporteur et adresse Numéro d'immatriculation du véhicule à moteur ¹⁾ Valable jusqu'au 31.1.2000

Trajet aller: Chargé à Lieu/Pays le ¹⁾ Déchargé en Pays ¹⁾	Entré dans la CE (²)
Trajet retour: Chargé à Lieu/Pays le ¹⁾ Déchargé en Pays ¹⁾	Sorti de la CE (²)

Commission européenne Signature Nom du fonctionnaire	Délivré à Date ⁽⁴⁾
--	---

¹⁾ Valable uniquement si complété par le transporteur avant le trajet aller.
²⁾ Valable uniquement si complété par le transporteur avant le trajet retour.
³⁾ À estampiller à la frontière extérieure de la CE.
⁴⁾ Signature et cachet de l'autorité délivrant l'autorisation.

(Seconde page de l'autorisation)

Dispositions générales

(Texte en allemand et en italien)

Cette autorisation permet le transport de marchandises par route en transit par les États membres de la Communauté européenne pour lesquels les timbres adhésifs ont été joints et oblitérés.

Elle est personnelle au détenteur et non transférable.

Elle peut être retirée par l'autorité compétente qui l'a délivrée ou, en cas de contrefaçon, par l'État où les opérations de transit sont effectuées.

Elle ne peut être utilisée que pour un seul véhicule à la fois. «Véhicule» signifie un véhicule à moteur immatriculé dans l'État d'établissement ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans l'État d'établissement et qui est utilisé exclusivement pour le transport de marchandises.

Elle doit être conservée à bord du véhicule. Dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, elle doit accompagner le véhicule à moteur.

Le transporteur doit respecter toutes les lois et réglementations nationales concernant le transport et le trafic dans les États membres de la Communauté européenne par lesquels il transite.

Les normes techniques de construction et équipements utilisés par les véhicules pour effectuer des opérations de transit doivent correspondre aux normes fixées pour les véhicules mis en circulation dans le transport international et en outre correspondre au moins aux normes EURO 1. La preuve de conformité à cette disposition doit être conservée à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage.

Cette autorisation doit être rendue à l'autorité compétente qui l'a délivrée dans les quinze jours suivant son utilisation.

Dispositions générales (résumé)

(Texte en hongrois et dans les langues officielles de la Communauté à l'exception de l'allemand et de l'italien)

Cette autorisation permet le transport de marchandises par route en transit par les États membres de la Communauté européenne pour lesquels les timbres adhésifs ont été joints et oblitérés.

ANNEXE 1c

«Timbres adhésifs»

H Transit A	H Transit B	H Transit D	H Transit DK
H Transit E	H Transit F	H Transit FIN	H Transit GR
H Transit I	H Transit IRL	H Transit L	H Transit NL
H Transit P	H Transit S	H Transit UK	

ANNEXE 2

Dispositions pertinentes de l'acquis communautaire

1. Directive 88/77/CEE du Conseil, du 3 décembre 1987, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO L 36 du 9.2.1998, pages 33-61), modifiée en dernier lieu par la directive 96/1/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 janvier 1996 (JO L 40 du 17.2.1996, pages 1-9).
2. Directive 70/157/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur (JO L 42 du 23.2.1970, pages 16-20), modifiée en dernier lieu par la directive 96/20/CE de la Commission, du 27 mars 1996 (JO L 92 du 13.4.1996, pages 23-35).

ANNEXE 3

1. Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 57 du 2.3.1992, page 27).
2. Directive 96/96/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et leurs remorques (JO L 46 du 17.2.1997, pages 1-19).
3. Directive 71/320/CEE du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 202 du 6.9.1971, pages 37-74), modifiée en dernier lieu par la directive 91/422/CEE de la Commission, du 15 juillet 1991 (JO L 233 du 22.8.1991, pages 21-29).

ANNEXE 4

N°...

EXIGENCES DE BRUIT ET D'ÉMISSIONS POLLUANTES POUR LE CAMION «VERT»

Certificat de conformité aux normes techniques spécifiées dans la Résolution CEMT/CM(91) 26/final

Le soussigné:

Constructeur ou représentant agréé du constructeur dans le pays d'immatriculation(1):

du véhicule décrit ci-après, atteste par la présente que ledit véhicule est, à la date du , identique au véhicule qui a été le déclaré conforme aux spécifications de la Résolution CEMT/CM(91) 26/final, et que les caractéristiques mentionnées sur ce certificat sont exactes.

Cachet du constructeur ou du représentant agréé du constructeur dans le pays d'immatriculation

Lieu _____ Signature _____ Date _____

(1) Rayer les mentions inutiles.

Type de véhicule:

Numéro d'identification du véhicule:

Type de moteur:

Numéro du moteur:

Mesures selon: ISO, CEE/ONU R.85, Directive 80/1269/CEE, telle qu'amendée par la Directive 89/491/CEE

Puissance maximum du moteur (kW): _____ à un régime moteur (tr/mn): _____

Mesures selon: CEE/ONU R.51/02, Directive 70/157/CEE, telle qu'amendée par la Directive 92/97/CEE

Maximum admis [dB(A)] (2)	Puissance moteur	Valeurs mesurées [dB(A)]
78	≤ 150 kW	
80	> 150 kW	

Le: _____ A: _____

Par: _____ Sur le rapport: _____

Vitesse d'approche (km/h): _____

Bruit de l'air comprimé [dB(A)]: _____

Niveau de bruit à proximité [dB(A)]: _____ à un régime moteur (tr/mn): _____

Mesures selon: Annexe 1 g KDV 1967 (3)

Bruit de frein moteur [dB(A)]: _____

Bruit ambiant [dB(A)]: _____ au point de mesure 2: _____

_____ au point de mesure 6: _____

Mesures selon: CEE/ONU R.49/02 formulaire A, Directive 88/77/CEE telle qu'amendée par la Directive 91/542/CEE, formulaire A

Valeurs maximum (g/kWh)	Polluants	Valeurs mesurées (g/kWh)
4,9	CO	
1,23	HC	
9,0	NO _x	
Puissance ≤ 85 kW: 0,68 Puissance > 85 kW: 0,4	Particules	

(2) Résolution CEMT/CM(91) 26/final.

(3) KDV («Kraftfahrzeuggesetzdurchführungs-Verordnung») = Décret d'application de la loi relative aux véhicules à moteur (Autriche).

No . . .

REQUIREMENTS FOR NOISE AND EXHAUST EMISSIONS FOR THE 'GREEN' LORRY

Certificate of compliance with the technical provisions of Resolution CEMT/
CM(91) 26/final

The: _____
as manufacturer or authorised representative of the manufacturer in the State of
Registration (1): _____
of the vehicle described hereafter, hereby confirms that the said vehicle is, on
_____, identical to a vehicle, which was on _____
_____ in compliance with the provisions of Resolution CEMT/
CM(91) 26/final, and confirms that the particulars entered overleaf are correct.

Company signature of the manufacturer or of the authorised representative of the
manufacturer in the State of Registration

Place _____ Signature _____ Date _____

(1) Delete inappropriate mention.

Vehicle type:
Vehicle identification number:
Engine type:
Engine number:

Measured according to: ISO, ECE R.85, Directive 80/1269/EEC, as amended by Directive 89/491/EEC
Maximum engine power (kW): _____ at engine speed (rpm): _____

Measured according to: ECE R.51/02, Directive 70/157/EEC, as amended by Directive 92/97/EEC

Maximum values (dB(A)) (2)	Engine power	Measured values (dB(A))
78	≤ 150 kW	
80	> 150 kW	

On: _____ In: _____
By: _____
Approach speed (km/h): _____ in gear: _____
Compressed air noise (dB(A)): _____
Proximity noise level (dB(A)): _____ at engine speed (rpm): _____

Measured according to: Annex 1 g KDV 1967 (3)
Engine braking noise (dB(A)): _____
Ambient noise (dB(A)): _____ at measure point 2:
_____ at measure point 6: _____

Measured according to: ECE R.49/02 Approval A, Directive 88/77/EEC as amended by Directive 91/542/EEC, Approval A

Maximum values (g/kWh)	Pollutant	Measured value (g/kWh)
4,9	CO	
1,23	HC	
9,0	NO _x	
Power ≤ 85 kW: 0,68 Power > 85 kW: 0,4	Particle	

(2) ECMT Resolution CEMT/CM(91) 26/final.

(3) KDV ('Kraftfahrzeugdurchführungs-Verordnung') = HGV Act implementing regulations (Austria).

Nr. ...

ANFORDERUNGEN AN DAS LÄRM- UND ABGASVERHALTEN DES GRÜNEN KRAFTFAHRZEUGES

Nachweis der Erfüllung der technischen Voraussetzungen gemäß Resolution CEMT/CM(91) 26/final

Die/Der:	
als Hersteller oder als im Zulassungsstaat Bevollmächtigter des Herstellers ⁽¹⁾ :	
des nachstehend beschriebenen Fahrzeuges bestätigt hiermit, daß dieses Fahrzeug am mit dem Fahrzeug übereinstimmt, das am den Bestimmungen der CEMT-Resolution CEMT/CM(91) 26/final, entsprochen hat, sowie die Richtigkeit der umseitig eingetragenen Daten.	

Firmenmäßige Fertigung des Herstellers oder des Bevollmächtigten im Zulassungsstaat

Ort	Unterschrift	Datum
-----	--------------	-------

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

Fahrzeugtype:
Fahrzeugidentifizierungsnummer:
Motortype:
Motornummer:

Messung nach: ISO, ECE R.85, RL 80/1269/EWG, in der Fassung der RL 89/491/EWG
 Größte Motorleistung (kW): bei Motordrehzahl (l/min):

Messung nach: ECE R.51/02, RL 70/157/EWG, in der Fassung der RL 92/97/EWG	
Höchstwerte (dB(A)) ⁽²⁾	Motorleistung gemessene Werte (dB(A))
78	≤ 150 kW
80	> 150 kW
am:	in:
von:	
Annäherungsgeschwindigkeit (km/h):	im Getriebebegang:
Druckluftgeräusch (dB(A)):	
Nahfeldpegel (dB(A)):	bei Motordrehzahl (l/min):

Messung nach: Anlage 1 g KDV 1967⁽³⁾	
Motorbremsgeräusch (dB(A)):	
Rundumgeräusch (dB(A)):	im Meßpunkt 2:
	im Meßpunkt 6:

Messung nach: ECE R.49/02 Stufe A, RL 88/77/EWG, in der Fassung der RL 91/542/EWG, Stufe A	
Grenzwerte (g/kWh)	Schadstoffe gemessene Werte (g/kWh)
4,9	CO
1,23	HC
9,0	NO _x
Leistung ≤ 85 kW: 0,68	Partikel
Leistung > 85 kW: 0,4	

⁽²⁾ CEMT Resolution CEMT/CM(91) 26/final.

⁽³⁾ KDV = Kraftfahrersedurchführungs-Verordnung in Österreich.

ANNEXE 5

Routes de transit en Hongrie permettant aux véhicules communautaires conformes aux règles communautaires sur les poids et dimensions de transiter par la Hongrie sans paiement de redevances spéciales

1. Les véhicules communautaires conformes à la directive 96/53/CE du Conseil, du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant au sein de la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59-75) sont exemptés de toute redevance spéciale pour poids et dimensions en excès des règles hongroises sur les poids et dimensions pour autant que les véhicules s'en tiennent aux routes de transit suivantes en Hongrie:
 - *route de transit Hegyeshalom/Nagylak* (Couloir paneuropéen IV): E60 de la frontière autrichienne à Hegyeshalom et Budapest, E60 itinéraire de contournement du sud de Budapest, E75 de Budapest à Kiskunfelegyhaza et Szeged, E68 de Szeged à Nagylak et à la frontière avec la Roumanie;
 - *route de transit Rajka/Nagylak* (Couloir paneuropéen IV): E65 de la frontière slovaque à Rajka et Hegyeshalom, E60 de Hegyeshalom à Budapest, E60 itinéraire de contournement du sud de Budapest, E75 de Budapest à Kiskunfelegyhaza et Szeged, E68 de Szeged à Nagylak et à la frontière avec la Roumanie;
 - *route de transit Torniszentmiklos/Nagylak* (couloirs paneuropéens V et IV): «nouvelle route» de la frontière slovène à Torniszentmiklos et Becsehely, E71 de Becsehely à Siofok et Budapest, E60 itinéraire de contournement du sud de Budapest, E75 de Budapest à Kiskunfelegyhaza et Szeged, E68 de Szeged à Nagylak et à la frontière avec la Roumanie;
 - *route de transit Hegyeshalom/Röszke* (couloirs paneuropéens IV et X): E60 de la frontière autrichienne à Hegyeshalom et Budapest, E60 itinéraire de contournement du sud de Budapest, E75 de Budapest à Kiskunfelegyhaza, Szeged, Röszke et à la frontière avec la République fédérale de Yougoslavie;
 - *route de transit Rajka/Röszke* (couloirs paneuropéens IV et X): E65 de la frontière slovaque à Rajka et Hegyeshalom, E60 de Hegyeshalom à Budapest, E60 itinéraire de contournement du sud de Budapest, E75 de Budapest à Kiskunfelegyhaza, Szeged, Röszke et à la frontière avec la République fédérale de Yougoslavie.
2. Le tronçon suivant des routes de transit citées au paragraphe 1 est temporairement exclu de l'application du paragraphe 1 de la présente annexe jusqu'au 31 décembre 2002 au plus tard, sauf si le comité mixte décide que le tronçon concerné a été amélioré (ou réaligné) pour être conforme aux normes requises permettant la circulation de véhicules conformes aux règles communautaires concernant les poids et dimensions:
 - E75, de Kiskunfelegyhaza à Szeged.
3. Le tronçon suivant des routes de transit citées au paragraphe 1 est temporairement exclu de l'application du paragraphe 1 de la présente annexe jusqu'au 31 décembre 2003 au plus tard. Cependant, le comité mixte examine en temps utiles la situation réelle en termes d'infrastructures et de flux de trafic et soumet, le 31 décembre 2002 au plus tard, un rapport comportant des recommandations sur ce qu'il convient de faire à l'expiration du délai fixé au 31 décembre 2003. Les parties contractantes reconsidéreront cette date au vu des conclusions du rapport.
 - E68, de Szeged à Nagylak et à la frontière roumaine.
4. Les tronçons suivants des routes de transit citées au paragraphe 1 sont temporairement exclus de l'application du paragraphe 1 de la présente annexe jusqu'à ce que le comité mixte décide que les tronçons concernés ont été améliorés (ou réalignés) pour être conformes aux normes permettant la circulation de véhicules conformes aux règles communautaires concernant les poids et dimensions:
 - E71, de Becsehely à Siofok;
 - E75, de Szeged à Röszke et à la République fédérale de Yougoslavie;
 - la «nouvelle route», de la frontière slovène à Torniszentmiklos et Becsehely.
5. Les redevances spéciales payables pour l'utilisation des tronçons mentionnés aux paragraphes 2, 3 et 4 sont proportionnelles à la longueur des segments des routes de transit mentionnées au paragraphe 1 qui n'ont pas été améliorés. Les autorités hongroises compétentes prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que tout arrangement administratif complémentaire à ce sujet soit simple à mettre en œuvre et satisfaisant.

Proposition de décision du Conseil concernant la signature de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné

(2000/C 89 E/11)

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

COM(1999) 666 *final* — 1999/0266(CNS)

(Présentée par la Commission le 13 décembre 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, en liaison avec son article 300, paragraphe 2, première phrase,

vu la proposition de la Commission,

considérant qu'il est nécessaire d'autoriser la signature de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné,

DÉCIDE:

Article premier

La signature, sous réserve de conclusion, de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie dans le domaine du transport est approuvée au nom de la Communauté.

Article 2

Le président du Conseil est autorisé à désigner les personnes habilitées à signer l'accord au nom de la Communauté.

Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné

(2000/C 89 E/12)

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

COM(1999) 666 *final* — 1999/0266(CNS)

(Présentée par la Commission le 13 décembre 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, en liaison avec son article 300, paragraphe 3, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant ce qui suit:

- (1) La conclusion de l'accord entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie dans le domaine du transport offre un moyen approprié de poursuivre le développement des relations de transport entre les parties contractantes.
- (2) La conclusion de l'accord contribue au bon fonctionnement du marché intérieur en promouvant le trafic de transit à travers la République de Bulgarie pour le transport intérieur entre la Grèce et les autres États membres et permet ainsi de mener le commerce intracommunautaire au coût le plus bas possible pour le public en général et de réduire au minimum les obstacles administratifs et techniques qui l'affectent.
- (3) La conclusion de l'accord stimulera le transport combiné, en vue de protéger l'environnement.
- (4) L'accord doit être approuvé au nom de la Communauté,

DÉCIDE:

Article premier

L'accord entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie dans le domaine du transport est approuvé au nom de la Communauté.

Le texte de l'accord est joint à la présente décision.

Article 2

Le président du Conseil procède à la notification prévue à l'article 19 de l'accord.

Article 3

La présente décision est publiée au Journal officiel des Communautés européennes.

Elle prend effet le jour de sa publication.

ACCORD

entre la Communauté européenne et la République de Bulgarie établissant certaines conditions pour le transport de marchandises par route et la promotion du transport combiné

LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE, ci-après dénommée «la Communauté»,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE, ci-après dénommée «la Bulgarie»,

ci-après dénommées «les parties contractantes»,

CONSIDÉRANT l'accord européen du 8 mars 1993 établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République de Bulgarie de l'autre, et en particulier son article 57, paragraphe 3;

CONSIDÉRANT, qu'il est essentiel pour la Communauté, dans le contexte de l'achèvement du marché intérieur et de la mise en œuvre de la politique commune des transports, de veiller à ce que les marchandises communautaires transitant par la Bulgarie puissent circuler aussi rapidement et efficacement que possible, sans obstacle ou discrimination;

CONSIDÉRANT, que la Bulgarie est intéressée par la poursuite de l'extension, avec la Communauté, des droits et obligations mutuels existants relatifs à l'accès au marché des transports et au transit constituant la première étape de la concrétisation d'un accord de transport intérieur tel qu'il est prévu par l'accord d'association;

CONSIDÉRANT, par ailleurs qu'il convient de faire en sorte que le développement coordonné des flux de transport entre et sur les territoires des parties contractantes, en particulier par l'introduction et le développement, sur une base concurrentielle, d'un paquet de mesures coordonnées sur le transport routier et le transport combiné par la promotion de véhicules respectueux de l'environnement et le respect du principe de la mobilité durable;

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT:

TITRE I

OBJECTIF, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objectif

Le présent accord a pour objectif de promouvoir la coopération entre les parties contractantes en matière de transport de marchandises, et, notamment, de trafic routier de transit, et vise à faire en sorte à cet effet que le transport entre et sur les territoires des parties contractantes soit développé de façon coordonnée.

Article 2

Champ d'application

1. La coopération porte sur le transport routier et le transport combiné de marchandises.
2. Le champ d'application du présent accord couvre notamment à cet égard:
 - l'accès au marché pour le trafic de transit dans le domaine du transport routier de marchandises;
 - les mesures de soutien juridiques et administratives, y compris les mesures commerciales, fiscales, sociales et techniques;

— la coopération au développement d'un système de transport répondant, entre autres, aux besoins environnementaux;

— un échange régulier d'informations sur l'évolution de la politique des transports des parties contractantes.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent accord, on entend par:

- a) *trafic de transit*: un voyage effectué par route en passant par le territoire d'un ou de plusieurs États membres de la Communauté, ou par le territoire de la Bulgarie, indépendamment du fait que ce transport soit effectué par un véhicule chargé ou non chargé, sans qu'il y ait chargement ou déchargement sur ces territoires;
- b) *transport combiné*: transport de marchandises entre, ou en passant par, les territoires des parties contractantes, et pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans le tracteur, la caisse mobile ou le conteneur de vingt pieds minimum utilise la route pour le tronçon initial ou final du voyage et, pour l'autre tronçon, les services ferroviaires ou les voies navigables intérieures ou maritimes lorsque ce tronçon a plus de 100 km à vol d'oiseau, et lorsque le transporteur parcourt le tronçon initial ou final de transport routier du voyage;

- entre le point où les marchandises sont chargées et la gare d'embarquement la plus proche pour le tronçon initial, et entre la gare de déchargement ferroviaire la plus proche et le point où les marchandises sont déchargées pour le tronçon final, ou
 - dans un rayon ne dépassant pas 150 km à vol d'oiseau depuis le port intérieur ou le port maritime de chargement ou de déchargement;
- c) *véhicule routier*: un véhicule à moteur enregistré dans un pays qui est partie contractante, ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur répond à cette condition, et qui sont utilisés exclusivement pour le transport de marchandises;
- d) *redevance d'utilisation*: le paiement non discriminatoire d'un montant particulier donnant le droit à un véhicule routier d'utiliser une infrastructure donnée pour une période déterminée;
- e) *péage*: le paiement d'un montant spécifié pour un véhicule routier voyageant entre deux points d'une infrastructure; ce montant est déterminé sur la base de la distance parcourue et de la catégorie du véhicule.

TITRE II

TRANSPORT COMBINÉ

Article 4

Dispositions générales

Les parties contractantes adoptent les mesures mutuellement coordonnées requises pour le développement et la promotion du transport combiné afin qu'une proportion importante de leur transport international soit effectuée dans des conditions plus respectueuses de l'environnement.

Article 5

Mesures de soutien

Les parties contractantes prennent toutes les mesures requises pour améliorer la compétitivité du transport combiné, particulièrement:

- a) en prenant des mesures encourageant les utilisateurs et les expéditeurs à utiliser le transport combiné
 - en améliorant la compétitivité de tous les types de transport combiné par rapport au transport routier, par le truchement d'une aide financière aux nouveaux projets de transport combiné de la Communauté ou de la Bulgarie;
 - en encourageant le recours au transport combiné non accompagné et afin de promouvoir plus particulièrement l'utilisation de caisses mobiles, de conteneurs et de semi-remorques;
 - en exonérant des systèmes de quotas et d'autorisation, dans le cadre approprié, les tronçons de transport routier initiaux et/ou finals qui constituent une partie intégrante du transport combiné;
- b) en rendant accessible sur demande les informations disponibles concernant les nouvelles actions de transport combiné, y compris les projets de recherche technologique (co)financés par une partie contractante, par le truchement d'un résumé présentant la teneur, les résultats et l'impact de l'action ou du projet technologique;
- c) en créant une infrastructure adéquate:
 - par l'introduction de l'écartement UIC C1 sur les principales lignes nouvelles, et par la conversion des principales lignes existantes au minimum à l'écartement B (selon la décision de l'accord européen du 1^{er} février 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné — AGTC), s'il est impossible de réaliser l'interopérabilité des réseaux d'une autre façon;
 - en éliminant tous les goulets d'étranglement sur les routes d'accès aux terminaux de transport combiné afin d'accroître l'utilisation de ce type de transport;
- en envisageant la possibilité d'accorder des abattements pour la taxe sur les véhicules routiers lorsqu'ils sont utilisés dans des chaînes de transport combiné;
- en améliorant la vitesse et la fiabilité du transport combiné et, en particulier:
 - en encourageant l'intensification de la fréquence des services de transport combiné conformément aux besoins des expéditeurs et des utilisateurs,
 - en favorisant la réduction du temps d'attente aux terminaux et en augmentant leur productivité,
 - en rationalisant les contrôles aux frontières affectant le transport combiné, par le transfert dès que possible de ces contrôles pour toutes les marchandises, à l'exception des marchandises soumises aux contrôles vétérinaires et phytosanitaires, aux terminaux de transport combiné;
- en assurant un accès non discriminatoire aux terminaux lorsqu'ils sont financés ou cofinancés par des fonds publics;
- en accordant le cas échéant l'octroi prioritaire par les autorités compétentes des parties contractantes d'autorisations de transit routier conformément à l'article 6, paragraphe 2 aux transporteurs routiers, en fonction de leur utilisation du transport combiné, évaluée sur la base des données statistiques dont dispose chaque partie contractante;
- en prenant en considération, lorsque cela est nécessaire pour la compatibilité avec les écartements de rails, les poids, dimensions et caractéristiques techniques des équipements spécialisés de transport combiné, et en envisageant une action coordonnée pour acquérir et mettre en service ces équipements en fonction du niveau de trafic;

d) en envisageant d'entreprendre les actions suivantes:

- examiner la possibilité d'autoriser les véhicules de 44 tonnes à six essieux sur les tronçons routiers initiaux et finals de transport combiné;
- introduire des exceptions aux restrictions concernant la conduite en fin de semaine et pendant les vacances sur les tronçons routiers initiaux et finals de transport combiné;
- autoriser pour les exploitants des transports combinés l'accès mutuel aux chemins de fer dans le contexte d'un nouvel accord.

TITRE III

TRANSPORT ROUTIER

Article 6

Dispositions générales

1. Eu égard à l'accès mutuel aux marchés des transports, les parties contractantes décident, initialement et sans préjudice du paragraphe 2, de maintenir les droits existants résultant des accords bilatéraux ou d'autres dispositions bilatérales conclues entre chaque État membre de la Communauté et la Bulgarie.

Néanmoins, en attendant la conclusion d'un accord entre les parties contractantes sur l'accès au marché des transports routiers visé à l'article 7, la Bulgarie coopère avec les États membres de la Communauté pour modifier le cas échéant lesdits accords et/ou dispositions bilatéraux dans la mesure nécessaire pour les adapter au présent accord.

2. Outre les autorisations prévues par les régimes décrits au paragraphe 1, les parties contractantes décident d'accorder, pour chaque année civile, l'accès au trafic de transit de véhicules de marchandises sur les territoires des États membres de la Communauté et de la Bulgarie, avec effet à la date à laquelle le présent accord entre en vigueur, au moyen des autorisations suivantes:

- a) la Communauté recevra: 13 000 autorisations valables en Bulgarie;
- b) la Bulgarie recevra: 6 000 autorisations valables dans les États membres de la Communauté pour lesquelles des timbres adhésifs ont été joints;
- c) la Bulgarie recevra: 3 000 timbres adhésifs pour chaque État membre de la Communauté;
- d) les autorisations citées aux points a) et b) correspondent aux modèles figurant respectivement à l'annexe 1a et à l'annexe 1b;
- e) les timbres adhésifs cités au point c) correspondent au modèle figurant à l'annexe 1c;
- f) les autorisations citées aux points a) et b) sont fournies par les services de la Commission aux autorités compétentes de

la Bulgarie ou, dans le cas de la Communauté, aux autorités compétentes de ses États membres. Les autorités compétentes complètent l'autorisation, à l'exception des intitulés «numéro d'immatriculation du véhicule à moteur», «voyage aller» et «voyage retour» et les délivrent à leurs exploitants de transport moyennant une redevance conçue pour couvrir uniquement des frais administratifs raisonnables;

- g) les timbres adhésifs visés au point c) sont fournis par les services de la Commission aux autorités compétentes de la Bulgarie. Ils sont joints à l'autorisation avant son utilisation afin d'indiquer pour quel(s) État(s) membre(s) de la Communauté l'autorisation est valable;
- h) les parties contractantes décident qu'aucune taxe ou redevance similaire ne sera prélevée pour l'utilisation des autorisations visées aux points a) et b);
- i) les autorisations et les timbres adhésifs sont valables pour une année civile, jusqu'au 31 janvier de l'année suivante, et peuvent être utilisés uniquement pour un aller et un retour.

3. Les autorisations visées au paragraphe 2 ne peuvent être utilisées que par des véhicules conformes au moins aux normes EURO 1 ou aux dispositions du «certificat de camion vert» figurant à l'annexe 4. La preuve de la conformité à ces dispositions doit être conservée à bord du véhicule pendant tout le trajet.

4. Si la date à laquelle l'accord entre en vigueur conformément à l'article 19 n'est pas le 1^{er} janvier, le nombre d'autorisations et de timbres adhésifs spécifié au paragraphe 2 est réduit proportionnellement pour l'année civile au cours de laquelle l'accord entre en vigueur.

5. Les autorités compétentes des parties contractantes délivrent des autorisations pour le transport de marchandises conformément au présent accord et uniquement aux transporteurs qui sont autorisés, conformément à leur législation, à effectuer des opérations de transport routier international. L'autorisation doit être conservée à bord du véhicule. Dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, l'autorisation doit accompagner le véhicule à moteur. Elle couvre l'ensemble de véhicules couplés même si la remorque ou la semi-remorque n'est pas immatriculée au nom du détenteur de l'autorisation ou si elle est immatriculée dans un autre pays.

6. Les parties contractantes s'abstiennent de prendre toute mesure unilatérale qui pourrait entraîner une discrimination entre les transporteurs ou véhicules communautaires et bulgares. Chaque partie contractante prend toutes les mesures nécessaires pour faciliter le transport routier visé par le présent accord à destination de ou via son propre territoire.

Article 7

Accès au marché

Les parties contractantes s'engagent, prioritairement et compte tenu de l'adoption par la Bulgarie des règles fiscales, sociales et techniques de la Communauté, à collaborer pour s'efforcer de mettre sur pied un système commun de réglementation de l'accès au futur marché des transports routiers entre les parties contractantes.

Article 8

Dispositions fiscales

Dans le cas d'opérations de transport, conformément au présent accord:

1. Les parties contractantes s'assurent que le principe de non-discrimination en termes de nationalité ou de lieu d'établissement est appliqué à la taxation des véhicules routiers, aux charges fiscales, aux péages, et à toute autre forme de redevance destinée à l'utilisation de l'infrastructure de transport routier.

2. Les véhicules routiers immatriculés dans une partie contractante sont exemptés de toutes les taxes et redevances sur les véhicules prélevées pour la circulation et la possession de véhicules ainsi que de toutes taxes ou redevances spéciales prélevées sur les opérations de transport sur le territoire de l'autre partie contractante.

Les véhicules routiers ne sont pas exemptés du paiement des taxes et prélèvements sur le carburant, les péages routiers et les redevances d'utilisation de l'infrastructure.

3. Les parties contractantes veillent à ce que les péages et toute autre forme de redevance d'utilisation ne puissent être imposés simultanément pour l'utilisation d'un même tronçon routier. Toutefois, les parties contractantes peuvent également imposer des péages sur les réseaux où des redevances sont prélevées en vue de l'utilisation des ponts, tunnels et passages de cols.

4. Les éléments suivants sont exemptés de droits de douane et de toute taxe et redevance:

a) le carburant contenu dans le réservoir des véhicules routiers au moment de l'importation sur le territoire de l'autre partie contractante, lorsque ces réservoirs sont ceux qui ont été conçus par le fabricant pour le type de véhicule routier en question;

b) le carburant dans les réservoirs des remorques et semi-remorques utilisés pour les systèmes de refroidissement des réfrigérateurs;

c) les lubrifiants, en quantités requises pour le voyage;

d) les pièces de rechange et outils nécessaires pour la réparation d'un véhicule tombé en panne au cours d'un transport routier international. Les pièces de rechange qui sont remplacées doivent être réexportées ou détruites sous le contrôle de l'autorité douanière compétente de l'autre partie contractante.

5. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa, si les poids, les dimensions ou les charges d'essieux d'un véhicule dépassent les limites maximum en vigueur sur le territoire de la Bulgarie, bien que le véhicule soit conforme aux dispositions de la directive 96/53/CE sur les poids et les dimensions, ce véhicule n'est soumis à aucune taxe particulière pour autant qu'il s'en tienne aux routes de transit principales en Bulgarie, selon les spécifications de l'annexe 5.

Article 9

Dispositions sociales

Les parties contractantes au présent accord mettent en œuvre l'accord européen relatif au travail des équipages effectuant des transports internationaux sur route (AETR) du 1^{er} juillet 1970 tel qu'il est applicable au moment de l'entrée en vigueur du présent accord ou applique des règles identiques aux règlements communautaires (CEE) n° 3820/85 et n° 3821/85 modifiés.

Article 10

Dispositions techniques

1. La Bulgarie adopte des mesures équivalentes à celles figurant à l'annexe 2 avant l'entrée en vigueur du présent accord, et aux mesures de l'annexe 3 dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur du présent accord.

2. Les parties contractantes au présent accord mettent en œuvre l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses (ADR) du 30 septembre 1957 tel qu'il est appliqué au moment de l'entrée en vigueur du présent accord.

3. La Bulgarie s'efforce d'harmoniser, sur la base des règles communautaires, sa législation relative aux transports de denrées périssables, d'animaux vivants et de marchandises dangereuses.

4. Les parties contractantes mettent en commun leur expérience et échangent des informations sur leur législation afin d'améliorer le flux et la sécurité du trafic au cours des périodes de pointe (fins de semaine, jours fériés, saison touristique).

5. Les parties contractantes coopèrent pour encourager l'introduction, le développement et la coordination de systèmes interopérables d'informations sur le trafic routier.

6. Les parties contractantes s'efforcent également d'harmoniser l'assistance technique à apporter aux conducteurs, la diffusion des informations essentielles sur le trafic et les services d'urgence, en ce compris les services ambulanciers et d'autres services importants pour les chauffeurs.

TITRE IV

SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS

Article 11

Simplification des formalités

1. Les parties contractantes décident de simplifier les formalités relatives aux flux de marchandises transportées conformément aux dispositions du présent accord.

2. Les parties contractantes décident d'entamer des négociations en vue de conclure un accord sur la facilitation des contrôles et des formalités pour le transport de marchandises.

3. Les parties contractantes décident d'entreprendre, dans la mesure nécessaire, une action commune en vue et en faveur de l'adoption de mesures supplémentaires de simplification.

TITRE V

Article 14

DISPOSITIONS FINALES

Infractions

Article 12

Élargissement du champ d'application de l'accord

Si l'une des parties contractantes estime, sur la base de l'expérience acquise dans l'application du présent accord, que d'autres mesures qui ne relèvent pas du champ d'application du présent accord présentent un intérêt pour une politique européenne coordonnée des transports et peuvent en particulier aider à résoudre les problèmes du trafic de transit, elle présente des suggestions à cet égard à l'autre partie contractante.

Article 13

Comité mixte

L'organe responsable de la coopération est un comité mixte dénommé «comité des transports Communauté/Bulgarie». Le comité:

- est composé de représentants nommés par la Communauté et la Bulgarie,
- se réunit à la demande de l'une des parties contractantes, alternativement sur le territoire de chaque partie contractante,
- institue son propre règlement intérieur,
- agit d'un commun accord,
- veille à la mise en œuvre appropriée du présent accord et, en particulier:
 - a) envisage des méthodes de coopération et de promotion du transport combiné et examine au moins tous les deux ans les progrès effectués dans la réalisation de ces objectifs;
 - b) révise les annexes du présent accord au moins tous les deux ans;
 - c) veille à résoudre tout litige qui pourrait survenir quant à l'application et à l'interprétation du présent accord. En cas de désaccord, la décision est renvoyée à une réunion ultérieure du comité mixte qui se tient dans les deux mois suivant la date de renvoi conformément aux dispositions qui doivent être fixées dans son règlement intérieur;
 - d) coordonne le suivi, les prévisions et autres travaux statistiques concernant le transport routier et combiné international et, en particulier, le trafic de transit routier;
 - e) adopte si nécessaire des mesures concernant l'adaptation technique des dispositions du présent accord;
 - f) prépare toute recommandation concernant l'augmentation éventuelle du nombre d'autorisations/de timbres adhésifs;
 - g) discute si nécessaire de tous les autres thèmes pertinents pour la mise en œuvre du présent accord.

1. En cas d'infraction aux dispositions du présent accord par un véhicule routier ou un chauffeur d'un véhicule de ce type, l'autorité compétente de la partie contractante sur le territoire de laquelle l'infraction a eu lieu peut notifier cette infraction à l'autorité compétente de l'autre partie contractante qui pourra prendre les mesures prévues par sa législation nationale.

2. L'autorité compétente recevant toute notification de ce type informe dès que possible l'autorité compétente de l'autre partie contractante des mesures prises.

3. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des sanctions légales qui peuvent être appliquées par les cours et autorités d'application de la Bulgarie ou de l'État membre de la Communauté européenne sur le territoire duquel l'infraction a été commise.

Article 15

Durée de l'accord

Le présent accord est conclu pour une période de cinq ans. Si aucune des parties contractantes ne le dénonce par un préavis de six mois avant la date d'expiration, l'accord est reconduit automatiquement pour une période de trois ans.

Article 16

Dénonciation de l'accord

Chaque partie peut dénoncer l'accord moyennant un préavis de six mois à notifier à l'autre partie.

Article 17

Annexes

Les annexes font partie intégrante du présent accord.

Article 18

Langues

Le présent accord est établi en deux exemplaires en langues danoise, néerlandaise, anglaise, finnoise, française, allemande, grecque, italienne, portugaise, espagnole, suédoise et bulgare, chaque version étant également authentique.

Article 19

Entrée en vigueur

Le présent accord est conclu conformément aux procédures propres aux parties contractantes. Il entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de notification réciproque par les parties contractantes de l'accomplissement des procédures requises à cet effet.

ANNEXE 1a

(Première page de l'autorisation, en bulgare)

Ministère des transports de la République de Bulgarie

CE n° ...

Autorisation de transit de transport de marchandises par route

Valable durant un trajet aller et un trajet retour pour le transit en Bulgarie

Transporteur et adresse	
.....	
.....	
Numéro d'immatriculation du véhicule à moteur (1) Valable jusqu'au 31 janvier 2000	

Trajet aller:	
Chargé à Lieu/Pays le (1)	Entré en Bulgarie (2)
Déchargé en Pays (1)	Sorti de Bulgarie (2)
Trajet retour:	
Chargé à Lieu/Pays le (1)	Entré en Bulgarie (2)
Déchargé en Pays (1)	Sorti de Bulgarie (2)

Ministère des Transports de la République de Bulgarie	Délivré le
	(4)
Signature	Date
Nom du fonctionnaire	

(1) Valable uniquement si complété par le transporteur avant le trajet aller.

(2) Valable uniquement si complété par le transporteur avant le trajet retour.

(3) À estamper à la frontière extérieure de la Bulgarie.

(4) Signature et cachet de l'autorité délivrant l'autorisation dans l'État membre.

(Seconde page de l'autorisation)

Dispositions générales

(Texte en bulgare)

Cette autorisation permet le transport de marchandises par route en transit par la Bulgarie.

Elle est personnelle au détenteur et non transférable.

Elle peut être retirée par l'autorité compétente qui l'a délivrée ou, en cas de contrefaçon, par l'État où les opérations de transit sont effectuées.

Elle ne peut être utilisée que pour un seul véhicule à la fois. «Véhicule» signifie un véhicule à moteur immatriculé dans l'État d'établissement ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans l'État d'établissement et qui est utilisé exclusivement pour le transport de marchandises.

Elle doit être conservée à bord du véhicule. Dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, elle doit accompagner le véhicule à moteur.

Le transporteur doit respecter toutes les lois et réglementations nationales de la Bulgarie concernant le transport et le trafic.

Les normes techniques de construction et équipements utilisés par les véhicules pour effectuer des opérations de transit doivent correspondre aux normes fixées pour les véhicules mis en circulation dans le transport international et en outre correspondre au moins aux normes EURO 1. La preuve de conformité à cette disposition doit être conservée à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage.

Cette autorisation doit être rendue à l'autorité compétente qui l'a délivrée dans les quinze jours suivant son utilisation.

Dispositions générales (résumé)

(Texte dans les langues officielles de la Communauté)

Cette autorisation permet le transport de marchandises par route en transit par la Bulgarie.

ANNEXE 1b

(Première page de l'autorisation, en allemand et en italien)

Commission européenne

Bulgarie n° ...

Autorisation de transit de transport de marchandises par route

Valable durant un trajet aller et un trajet retour en transit dans les États membres de la Communauté européenne pour lesquels les timbres adhésifs ont été joints et oblitérés

(³)	(³)	(³)	(³)	(³)	(³)
------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Transporteur et adresse Numéro d'immatriculation du véhicule à moteur ¹⁾ Valable jusqu'au 31 janvier 2000

Trajet aller: Chargé à Lieu/Pays le ²⁾ Déchargé en Pays ²⁾	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">Entré dans la CE (³)</div>
Trajet retour: Chargé à Lieu/Pays le ²⁾ Déchargé en Pays ²⁾	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">Sorti de la CE (³)</div>

Commission européenne	Délivré à
	(⁴)
Signature	Date
Nom du fonctionnaire	

¹⁾ Valable uniquement si complété par le transporteur avant le trajet aller.²⁾ Valable uniquement si complété par le transporteur avant le trajet retour.³⁾ À estampiller à la frontière extérieure de la CE.⁴⁾ Signature et cachet de l'autorité délivrant l'autorisation.

(Seconde page de l'autorisation)

Dispositions générales

(Texte en allemand et en italien)

Cette autorisation permet le transport de marchandises par route en transit par les États membres de la Communauté européenne pour lesquels les timbres adhésifs ont été joints et oblitérés.

Elle est personnelle au détenteur et non transférable.

Elle peut être retirée par l'autorité compétente qui l'a délivrée ou, en cas de contrefaçon, par l'État où les opérations de transit sont effectuées.

Elle ne peut être utilisée que pour un seul véhicule à la fois. «Véhicule» signifie un véhicule à moteur immatriculé dans l'État d'établissement ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans l'État d'établissement et qui est utilisé exclusivement pour le transport de marchandises.

Elle doit être conservée à bord du véhicule. Dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, elle doit accompagner le véhicule à moteur.

Le transporteur doit respecter toutes les lois et réglementations nationales concernant le transport et le trafic dans les États membres de la Communauté européenne par lesquels il transite.

Les normes techniques de construction et équipements utilisés par les véhicules pour effectuer des opérations de transit doivent correspondre aux normes fixées pour les véhicules mis en circulation dans le transport international et en outre correspondre au moins aux normes EURO 1. La preuve de conformité à cette disposition doit être conservée à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage.

Cette autorisation doit être rendue à l'autorité compétente qui l'a délivrée dans les quinze jours suivant son utilisation.

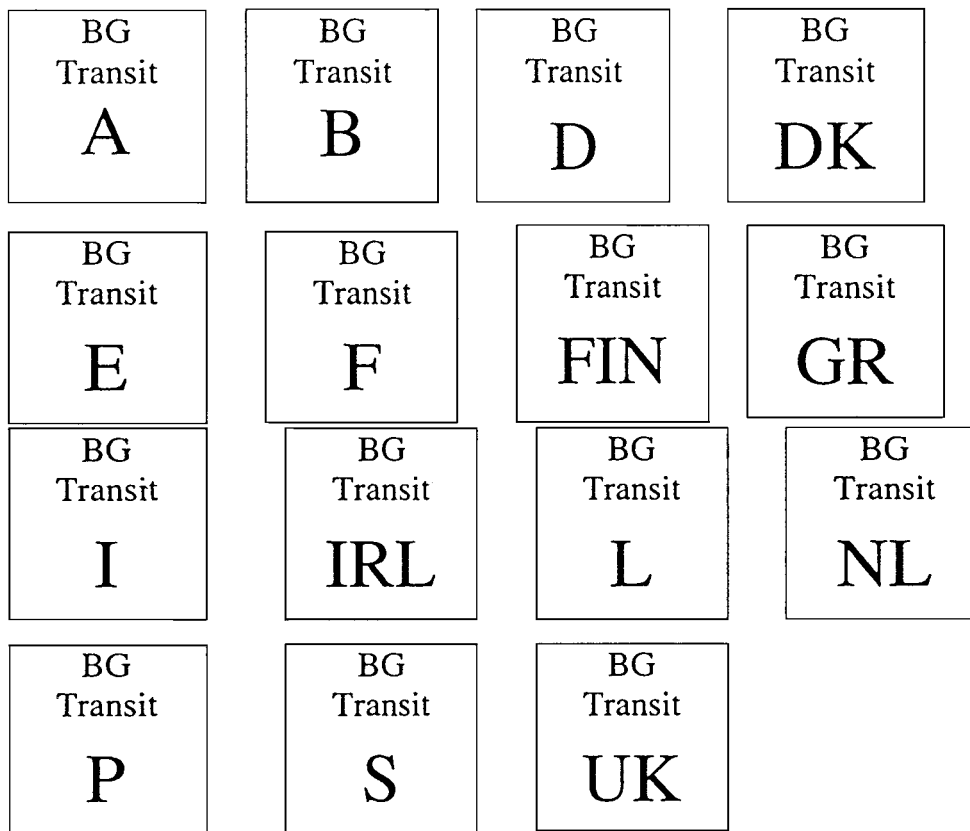
Dispositions générales (résumé)

(Texte en bulgare et dans les langues officielles de la Communauté à l'exception de l'allemand et de l'italien)

Cette autorisation permet le transport de marchandises par route en transit par les États membres de la Communauté européenne pour lesquels les timbres adhésifs ont été joints et oblitérés.

ANNEXE 1c

«Timbres adhésifs»



ANNEXE 2

Dispositions pertinentes de l'acquis communautaire

1. Directive 88/77/CEE du Conseil, du 3 décembre 1987, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO L 36 du 9.2.1998, pages 33-61), modifiée en dernier lieu par la directive 96/1/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 janvier 1996 (JO L 40 du 17.2.1996, pages 1-9).
2. Directive 70/157/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur (JO L 42 du 23.2.1970, pages 16-20), modifiée en dernier lieu par la directive 96/20/CE de la Commission, du 27 mars 1996 (JO L 92 du 13.4.1996, pages 23-35).

ANNEXE 3

1. Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 57 du 2.3.1992, page 27).
2. Directive 96/96/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et leurs remorques (JO L 46 du 17.2.1997, pages 1-19).
3. Directive 71/320/CEE du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 202 du 6.9.1971, pages 37-74), modifiée en dernier lieu par la directive 91/422/CEE de la Commission, du 15 juillet 1991 (JO L 233 du 22.8.1991, pages 21-29).

ANNEXE 4

N°...

**EXIGENCES DE BRUIT ET D'ÉMISSIONS POLLUANTES POUR
LE CAMION «VERT»**

Certificat de conformité aux normes techniques spécifiées dans la
Résolution CEMT/CM(91) 26/final

Le soussigné:
Constructeur ou représentant agréé du constructeur dans le pays d'immatriculation(1):
du véhicule décrit ci-après, atteste par la présente que ledit véhicule est, à la date du, identique au véhicule qui a été le déclaré conforme aux spécifications de la Résolution CEMT/CM(91) 26/final, et que les caractéristiques mentionnées sur ce certificat sont exactes.

Cachet du constructeur ou du représentant agréé du constructeur
dans le pays d'immatriculation

Lieu _____ Signature _____ Date _____

(1) Rayer les mentions inutiles.

Type de véhicule:
Numéro d'identification du véhicule:
Type de moteur:
Numéro du moteur:
Mesures selon: ISO, CEE/ONU R.85, Directive 80/1269/CEE, telle qu'amendée par la Directive 89/491/CEE
Puissance maximum du moteur (kW): _____ à un régime moteur (tr/mn): _____

Mesures selon: CEE/ONU R.51/02, Directive 70/157/CEE, telle qu'amendée par la Directive 92/97/CEE	Puissance moteur	Valeurs mesurées [dB(A)]
Maximum admis [dB(A)] (2)	≤ 150 kW	
	> 150 kW	
Le:	A:	
Par:		
Vitesse d'approche (km/h):		Sur le rapport:
Bruit de l'air comprimé [dB(A)]:		
Niveau de bruit à proximité [dB(A)]:		à un régime moteur (tr/mn):

Mesures selon: Annexe 1 g KDV 1967 (3)
Bruit de frein moteur [dB(A)]:
Bruit ambiant [dB(A)]:
au point de mesure 2:
au point de mesure 6:

Mesures selon: CEE/ONU R.49/02 formulaire A, Directive 88/77/CEE telle qu'amendée par la Directive 91/542/CEE, formulaire A	Polluants	Valeurs mesurées (g/kWh)
Valeurs maximum (g/kWh)	CO	
4,9	HC	
1,23	NO _x	
9,0	Particules	
Puissance ≤ 85 kW: 0,68		
Puissance > 85 kW: 0,4		

(2) Résolution CEMT/CM(91) 26/final.

(3) KDV («Kraftfahrzeuggesetzdurchführungs-Verordnung») = Décret d'application de la loi relative aux véhicules à moteur (Autriche).

No...

REQUIREMENTS FOR NOISE AND EXHAUST EMISSIONS FOR THE 'GREEN' LORRY

Certificate of compliance with the technical provisions of Resolution CEMT/
CM(91) 26/final

The: _____
 as manufacturer or authorised representative of the manufacturer in the State of
 Registration (1): _____
 of the vehicle described hereafter, hereby confirms that the said vehicle is, on
 _____, identical to a vehicle, which was on _____
 _____, in compliance with the provisions of Resolution CEMT/
 CM(91) 26/final, and confirms that the particulars entered overleaf are correct.

Company signature of the manufacturer or of the authorised representative of the
 manufacturer in the State of Registration

Place _____ Signature _____ Date _____

(1) Delete inappropriate mention.

Vehicle type:
Vehicle identification number:
Engine type:
Engine number:

Measured according to: ISO, ECE R.85, Directive 80/1269/EEC, as amended by Directive 89/491/EEC
 Maximum engine power (kW): _____ at engine speed (rpm): _____

Measured according to: ECE R.51/02, Directive 70/157/EEC, as amended by Directive 92/97/EEC

Maximum values (dB(A)) (2)	Engine power	Measured values (dB(A))
78	≤ 150 kW	
80	> 150 kW	

On: _____ In: _____
 By: _____
 Approach speed (km/h): _____ in gear: _____
 Compressed air noise (dB(A)): _____
 Proximity noise level (dB(A)): _____ at engine speed (rpm): _____

Measured according to: Annex 1 g KDV 1967 (3)
 Engine braking noise (dB(A)): _____
 Ambient noise (dB(A)): _____ at measure point 2:
 _____ at measure point 6:

Measured according to: ECE R.49/02 Approval A, Directive 88/77/EEC as amended by Directive 91/542/EEC, Approval A

Maximum values (g/kWh)	Pollutant	Measured value (g/kWh)
4,9	CO	
1,23	HC	
9,0	NO _x	
Power ≤ 85 kW: 0,68 Power > 85 kW: 0,4	Particle	

(2) ECMT Resolution CEMT/CM(91) 26/final.
 (3) KDV ('Kraftfahrzeugdurchführungs-Verordnung') = HGV Act implementing regulations (Austria).

Nr. ...

ANFORDERUNGEN AN DAS LÄRM- UND ABGASVERHALTEN DES GRÜNEN KRAFTFAHRZEUGES

Nachweis der Erfüllung der technischen Voraussetzungen gemäß Resolution CEMT/CM(91) 26/final

Die/Der:	
als Hersteller oder als im Zulassungsstaat Bevollmächtigter des Herstellers ⁽¹⁾ :	
des nachstehend beschriebenen Fahrzeuges bestätigt hiermit, daß dieses Fahrzeug am mit dem Fahrzeug übereinstimmt, das am den Bestimmungen der CEMT-Resolution CEMT/CM(91) 26/final, entsprochen hat, sowie die Richtigkeit der umseitig eingetragenen Daten.	

Firmenmäßige Fertigung des Herstellers oder des Bevollmächtigten im Zulassungsstaat

Ort	Unterschrift	Datum
-----	--------------	-------

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

Fahrzeugtype:
Fahrzeugidentifizierungsnummer:
Motorart:
Motorleistung:

Messung nach: ISO, ECE R.85, RL 80/1269/EWG, in der Fassung der RL 89/491/EWG
 Größte Motorleistung (kW): bei Motordrehzahl (l/min):

Messung nach: ECE R.51/02, RL 70/157/EWG, in der Fassung der RL 92/97/EWG	
Höchstwerte (dB(A)) ⁽²⁾	Motorleistung gemessene Werte (dB(A))
78	≤ 150 kW
80	> 150 kW
am:	in:
von:	
Annäherungsgeschwindigkeit (km/h):	im Getriebezug:
Druckluftgeräusch (dB(A)):	
Nahfeldpegel (dB(A)):	bei Motordrehzahl (l/min):

Messung nach: Anlage 1 g KDV 1967⁽³⁾	
Motorbremsgeräusch (dB(A)):	
Rundumgeräusch (dB(A)):	im Meßpunkt 2:
	im Meßpunkt 6:

Messung nach: ECE R.49/02 Stufe A, RL 88/77/EWG, in der Fassung der RL 91/542/EWG, Stufe A	
Grenzwerte (g/kWh)	Schadstoffe gemessene Werte (g/kWh)
4,9	CO
1,23	HC
9,0	NO _x
Leistung ≤ 85 kW: 0,68	Partikel
Leistung > 85 kW: 0,4	

⁽²⁾ CEMT Resolution CEMT/CM(91) 26/final.

⁽³⁾ KDV = Kraftfahrersedurchführungs-Verordnung in Österreich.

ANNEXE 5

Routes de transit en Bulgarie permettant aux véhicules communautaires conformes aux règles communautaires sur les poids et dimensions de transiter par la Bulgarie sans paiement de redevances spéciales

1. Les véhicules communautaires conformes à la directive 96/53/CE du Conseil, du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant au sein de la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, pages 59-75) sont exemptés de toute redevance spéciale pour poids et dimensions en excès des règles bulgares sur les poids et dimensions pour autant que les véhicules s'en tiennent aux routes de transit suivantes en Bulgarie:
 - *route de transit Vidin/Kulata* (Couloir paneuropéen IV): ferry-boat de la frontière roumaine à Vidin, E79 de Vidin à Vratza et Botevgrad, E79/E83 de Botevgrad à Sofia, E79 itinéraire d'évitement du sud-est de Sofia et E79 de Sofia à Kulata et à la frontière grecque;
 - *route de transit Ruse/Kulata* (Couloir paneuropéen IX, liaison TINA de Biala/Botevgrad et couloir paneuropéen IV): pont sur le Danube de la frontière roumaine à Ruse, E85 de Ruse à Biala, E83 de Biala à Pleven et Botevgrad, E79/E83 de Botevgrad à Sofia, E79 itinéraire d'évitement du sud-est de Sofia et E79 de Sofia à Kulata et à la frontière grecque;
 - *route de transit Kalotina/Kulata* (couloirs paneuropéens X et IV): E80 de la frontière de la République fédérale de Yougoslavie à Kalotina et Sofia, E80 itinéraire d'évitement sud-ouest de Sofia et E79 de Sofia à Kulata et à la frontière grecque;
 - *route de transit Vidin/Svilengrad* (couloirs paneuropéens IV et IX): ferry-boat de la frontière roumaine à Vidin, E79 de Vidin à Vratza et Botevgrad, E79/E83 de Botevgrad à Sofia, E79 itinéraire d'évitement est de Sofia, E80 de Sofia à Plovdiv, Orizovo et Haskovo, E80/E85 de Haskovo à Svilengrad et E85 de Svilengrad à la frontière grecque;
 - *route de transit Ruse/Svilengrad* (couloir paneuropéen IX): pont sur le Danube de la frontière roumaine à Ruse, E85 de Ruse à Biala, E85 de Biala à Veliko Tarnovo et Haskovo, E80/E85 de Haskovo à Svilengrad et E85 de Svilengrad à la frontière grecque;
 - *route de transit Kalotina/Svilengrad* (couloirs paneuropéens X, IV et IX): E80 de la frontière de la République fédérale de Yougoslavie à Kalotina et Sofia, E80 itinéraire d'évitement sud de Sofia, E80 de Sofia à Orizovo, E80 de Orizovo à Haskovo et E80/E85 de Haskovo à Svilengrad, E85 de Svilengrad à la frontière grecque.
2. Les tronçons suivants des routes de transit citées au paragraphe 1 sont temporairement exclus de l'application du paragraphe 1 de la présente annexe jusqu'au 31 décembre 2001 au plus tard sauf si le comité mixte décide que les tronçons concernés ont déjà été améliorés (ou réalignés) pour être conformes aux normes requises permettant la circulation de véhicules conformes aux règles communautaires concernant les poids et dimensions:
 - E79, de Sofia à Kulata et à la frontière grecque;
 - E80, de la frontière de la République fédérale de Yougoslavie vers Kalotina et Sofia;
 - E80, de Orizovo à Haskovo;
 - E80/E85, de Haskovo à Svilengrad;
 - E83, de Biala à Pleven et Botevgrad;
 - E85, de Ruse à Biala;
 - E85, de Svilengrad à la frontière grecque.
3. Le tronçon suivant des routes de transit citées au paragraphe 1 est temporairement exclu de l'application du paragraphe 1 de la présente annexe jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard sauf si le comité mixte décide que le tronçon concerné a déjà été amélioré (ou réaligné) pour être conforme aux normes permettant la circulation de véhicules conformes aux règles communautaires concernant les poids et dimensions:
 - E79, de Vidin à Vratza et Botevgrad.
4. Le tronçon suivant des routes de transit citées au paragraphe 1 est temporairement exclu de l'application du paragraphe 1 de la présente annexe jusqu'au 31 décembre 2007 au plus tard sauf si le comité mixte décide que le tronçon concerné a déjà été amélioré (ou réaligné) pour être conforme aux normes permettant la circulation de véhicules conformes aux règles communautaires concernant les poids et dimensions:
 - E85, de Biala à Veliko Tarnovo et Haskovo.

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant dix-neuvième modification de la directive 76/769/CEE du Conseil concernant la limitation de la mise sur le marché et l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses (colorants azoïques)

(2000/C 89 E/13)

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

COM(1999) 620 final — 1999/0269(COD)

(Présentée par la Commission le 13 décembre 1999)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

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

considérant ce qui suit:

- (1) Selon l'article 14 du traité, un espace sans frontières intérieures doit être établi dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée.
- (2) Le fonctionnement du marché intérieur devrait améliorer progressivement la qualité de vie, la protection de la santé et la sécurité des consommateurs. Les mesures prévues par la présente directive prennent pour base un niveau de protection élevé de la santé et des consommateurs.
- (3) Les textiles et les articles en cuir teints au moyen de colorants azoïques sont susceptibles de libérer des arylamines présentant des risques cancérigènes.
- (4) Les dispositions déjà adoptées ou envisagées par certains États membres pour limiter l'emploi de certains textiles et articles en cuir teints à l'aide de colorants azoïques concernent l'achèvement et le fonctionnement du marché intérieur. Il est, par conséquent, nécessaire de rapprocher les législations des États membres dans ce domaine et donc de modifier l'annexe I de la directive 76/769/CEE ⁽¹⁾.
- (5) Le comité scientifique de la toxicité, de l'écotoxicité et de l'environnement (CSTEE), après avoir été consulté par la Commission, a confirmé que les risques cancérigènes présentés par les textiles et les articles en cuir teints au moyen de certains colorants azoïques sont préoccupants.
- (6) Pour protéger la santé humaine, l'emploi des colorants azoïques dangereux ainsi que la mise sur le marché de certains articles teints au moyen de ces colorants devraient être interdits.
- (7) Les méthodes d'essai à utiliser pour prouver la conformité des produits aux règles énoncées dans la présente directive sont établies dans l'annexe pour certains tissus.

- (8) La présente directive s'applique sans préjudice des dispositions de la législation communautaire établissant des exigences minimales pour la protection des travailleurs, qui sont contenues dans la directive 89/391/CEE du Conseil ⁽²⁾, ainsi que dans les directives particulières basées sur cette dernière, en particulier la directive 90/394/CEE du Conseil ⁽³⁾ et la directive 98/24/CE du Conseil ⁽⁴⁾,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

L'annexe I de la directive 76/769/CEE est modifiée comme indiqué dans l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2001 (un an après sa date d'entrée en vigueur). Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1^{er} juillet 2002 (dix-huit mois après l'entrée en vigueur).

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

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 201; directive modifiée en dernier lieu par la directive 99/77/CE de la Commission (JO L 207 du 6.8.1999, p. 18).

⁽²⁾ JO L 183 du 29.6.1989, p. 1.

⁽³⁾ JO L 196 du 26.7.1990, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 131 du 5.5.1998, p. 11.

ANNEXE

Le point 43 suivant est ajouté à l'annexe I de la directive 76/769/CEE

«43 Colorants azoïques	<p>1. Les colorants azoïques pouvant libérer, par coupure réductrice d'un ou plusieurs groupements azoïques, une ou plusieurs des amines aromatiques énumérées dans l'appendice, en concentrations supérieures à 30 ppm dans les articles finis, selon la méthode d'essai spécifiée dans l'appendice,</p> <p>ne doivent pas être utilisés dans les textiles et articles en cuir susceptibles d'entrer en contact direct et prolongé avec la peau humaine ou la cavité buccale, tels que:</p> <ul style="list-style-type: none"> — vêtements, literie, serviettes de toilette, postiches, perruques, chapeaux, couches et autres articles d'hygiène, — chaussures, gants, bracelets de montre, sacs à main, porte-monnaie/portefeuilles, porte-documents, dessus de chaises, — jouets en tissu ou en cuir et jouets comportant des accessoires en tissus ou en cuir, — tapis. <p>2. En outre, les articles en textile ou en cuir visés au point 1 ne doivent pas être mis sur le marché, sauf s'ils sont conformes aux exigences fixées pour ce point».</p>
------------------------	--

Le point suivant est ajouté à l'Appendice de l'annexe I de la directive 76/769/CEE

«Point 43 colorants azoïques

A. Liste des amines aromatiques

	Numéro CAS	Numéro index	Numéro CE	Substances
1	92-67-1	612-072-00-6	202-177-1	Biphényl-4-ylamine 4-aminobiphényl xénylamine
2	92-87-5	612-042-00-2	202-199-1	Benzidine
3	95-69-2		202-441-6	4-chloro-o-toluidine
4	91-59-8	612-022-00-3	202-080-4	2-naphthylamine
5	97-56-3	611-006-00-3	202-591-2	o-aminoazotoluène 4-amino-2',3-diméthylazobenzène 4-o-tolylazo-o-toluidine
6	99-55-8		202-765-8	5-nitro-o-toluidine
7	106-47-8		203-401-0	4-chloroaniline
8	615-05-4		210-406-1	4-méthoxy-m-phénylènediamine
9	101-77-9	612-051-00-1	202-974-4	4,4'-méthylènedianiline 4,4'-diaminodiphénylméthane
10	91-94-1	612-068-00-4	202-109-0	3,3'-dichlorobenzidine 3,3'-dichlorobiphényl-4,4'-ylènediamine

	Numéro CAS	Numéro index	Numéro CE	Substances
11	119-90-4	612-036-00-X	204-355-4	3,3'-diméthoxybenzidine o-dianisidine
12	119-93-7	612-041-00-7	204-358-0	3,3'-diméthylbenzidine 4,4'-bi-o-toluidine
13	838-88-0	612-085-00-7	212-658-8	4,4'-méthylèndeï-o-toluidine
14	120-71-8		204-419-1	6-methoxy-m-toluidine p-crésidine
15	101-14-4	612-078-00-9	202-918-9	4,4'-méthylène-bis-(2-chloro-aniline) 2,2'-dichloro-4,4'-méthylène-dianiline
16	101-80-4		202-977-0	4,4'-oxydianiline
17	139-65-1		205-370-9	4,4'-thiodianiline
18	95-53-4	612-091-00-X	202-429-0	o-toluidine 2-aminotoluène
19	95-80-7	612-099-00-3	202-453-1	4-méthyl-m-phénylènediamine
20	137-17-7		205-282-0	2,4,5-triméthylaniline
21	90-04-0	612-035-00-4	201-963-1	o-anisidine 2-méthoxyaniline

B. Méthodes d'analyse

Analyse	Méthode
1. Détection de l'utilisation de colorants azoïques interdits dans la fabrication et le traitement des produits textiles de couleur, en particulier ceux fabriqués en fibres de cellulose et de protéines (coton, viscose, laine, soie).	1. La présence des amines énumérées dans la partie A ci-dessus doit être recherchée à l'aide de la méthode d'analyse officielle allemande dénommée "Untersuchung von Bedarfsgegenständen — Nachweis der Verwendung bestimmter Azofarbstoffe aus textilen Bedarfsgegenständen" publiée dans "Amtliche Sammlung von Untersuchungsverfahren nach § 35 des Lebensmittel- und Bedarfsgegenstandesgesetzes, Gliederungsnummer B 82.02-2, Januar 1998 ⁽¹⁾ ".
2. Détection de l'utilisation de colorants azoïques interdits dans la fabrication et le traitement de produits en fibres de polyester de couleur.	2. La présence des amines énumérées dans la partie A ci-dessus doit être recherchée à l'aide de la méthode d'analyse officielle allemande dénommée "Untersuchung von Bedarfsgegenständen Nachweis der Verwendung bestimmter Azofarbstoffe aus Polyesterfasern in Bedarfsgegenständen" publiée dans "Amtliche Sammlung von Untersuchungsverfahren nach § 35 des Lebensmittel- und Bedarfsgegenstandesgesetzes, Gliederungsnummer B 82.02-4, Januar 1998 ⁽¹⁾ ".
3. Détection de l'utilisation de colorants azoïques interdits dans la fabrication et le traitement de produits en cuir de couleur.	3. La présence des amines énumérées dans la partie A ci-dessus doit être recherchée à l'aide de la méthode d'analyse officielle allemande dénommée "Untersuchung von Bedarfsgegenständen — Nachweis bestimmter Azofarbstoffe in Leder", publiée dans "Amtliche Sammlung von Untersuchungsverfahren nach § 35 des Lebensmittel- und Bedarfsgegenstandesgesetzes, Gliederungsnummer B 82.02-3, März 1997 ⁽¹⁾ ".

⁽¹⁾ Disponible auprès de Beuth-Verlag GmbH, Berlin et Cologne.»

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les substances et produits indésirables dans l'alimentation des animaux

(2000/C 89 E/14)

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

COM(1999) 654 final — 1999/0259(COD)

(présentée par la Commission le 17 décembre 1999)

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

vu le traité, instituant la Communauté européenne, et notamment son article 152,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des Régions,

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

considérant ce qui suit:

- (1) Il y a lieu d'apporter de nombreuses modifications à la directive 1999/29/CE du Conseil du 22 avril 1999 concernant les substances et produits indésirables dans l'alimentation des animaux ⁽¹⁾; dans un souci de clarté et de rationalité, il convient de procéder à une refonte de ladite directive.
- (2) La production animale tient une place très importante dans l'agriculture de la Communauté; des résultats satisfaisants dépendent dans une large mesure de l'utilisation d'aliments des animaux de bonne qualité et appropriés;
- (3) Une réglementation de l'alimentation animale est un facteur essentiel pour accroître la productivité de l'agriculture;
- (4) Il a été observé que des additifs peuvent être contaminés par des substances ou des produits indésirables; il est dès lors approprié d'élargir le champ d'application de la directive aux additifs;
- (5) Les matières premières pour aliments des animaux, les aliments des animaux et les additifs aux aliments des animaux peuvent contenir des substances ou des produits indésirables susceptibles de nuire à la santé animale ou, du fait de leur présence dans les produits animaux, à la santé humaine;
- (6) Il est impossible d'exclure totalement la présence des substances et produits en question et il importe au moins que leur teneur dans les matières premières des aliments des animaux et les additifs aux aliments des animaux soit réduite de manière à empêcher l'apparition d'effets indésirables et nuisibles; en l'occurrence, il est inopportun de fixer ces teneurs en dessous du seuil de sensibilité des méthodes d'analyse à définir sur le plan communautaire;
- (7) Les substances et les produits indésirables ne peuvent être présents dans les matières premières pour aliments des animaux, les aliments des animaux et les additifs aux aliments des animaux que dans les conditions fixées par la présente directive et ils ne peuvent être distribués d'une autre manière dans le cadre de l'alimentation des animaux; dès lors, la présente directive doit s'appliquer sans préjudice des autres dispositions communautaires concernant l'alimentation des animaux et notamment des règles applicables aux aliments composés;
- (8) Les dispositions de la présente directive doivent s'appliquer aux matières premières pour aliments des animaux, aux aliments pour animaux, et aux additifs des aliments des animaux, dès leur introduction dans la Communauté; il convient, dès lors, de préciser que les teneurs maximales des substances et produits indésirables fixées s'appliquent en général dès la mise en circulation des matières premières pour aliments des animaux et des aliments pour animaux y compris toutes les étapes de la commercialisation et, en particulier, dès la date de leur importation;
- (9) Les matières premières pour aliments des animaux, les aliments pour animaux et les additifs aux aliments des animaux doivent être de qualité saine, loyale et marchande; il doit, dès lors, être interdit d'utiliser ou de mettre en circulation des matières premières pour aliments des animaux, des aliments pour animaux ou des additifs aux aliments des animaux qui, compte tenu de leur teneur trop élevée en substances ou produits indésirables, conduisent à un dépassement des teneurs maximales prévues à l'annexe I de la présente directive;
- (10) Il convient de limiter la présence de certaines substances ou produits indésirables dans les aliments complémentaires par la fixation de teneurs maximales appropriées;
- (11) Dans certains cas, une limite maximale est établie, tenant compte des niveaux de fond actuels, mais il est approprié de continuer les efforts pour limiter dans toute la mesure du possible la présence de certaines substances et certains produits indésirables dans les matières premières pour aliments des animaux, des aliments des animaux ou des additifs en vue de réduire leur présence dans la chaîne alimentaire; il convient donc de prévoir dans la présente directive la possibilité d'établir une limite d'action, nettement inférieure à la limite maximale établie; en cas de dépassement de cette limite d'action, des enquêtes doivent être menées sur l'identification de la source de contamination et des mesures doivent être prises afin de réduire ou d'éliminer la source de contamination;
- (12) Il faut laisser aux États membres la faculté, lorsque la santé animale ou humaine se trouve menacée, de réduire temporairement les teneurs maximales fixées ou de fixer une teneur maximale pour d'autres substances ou produits ou encore d'interdire la présence de ces substances ou produits dans les aliments des animaux; pour éviter

⁽¹⁾ JO L 115 du 4.5.1999, p. 32.

qu'un État membre fasse un usage abusif de cette faculté, il importe de décider, selon une procédure communautaire d'urgence et sur la base de documents justificatifs, des modifications éventuelles de l'annexe I de la présente directive;

- (13) Les matières premières pour aliments des animaux, les aliments pour animaux et les additifs aux aliments des animaux répondant aux conditions de la présente directive ne doivent, en ce qui concerne la teneur en substances et produits indésirables, être soumis qu'aux restrictions de mise en circulation prévues par la présente directive;
- (14) Pour garantir, lors de la circulation des matières premières pour aliments des animaux, des aliments pour animaux et des additifs, le respect des conditions fixées pour les substances et produits indésirables, les États membres doivent prévoir des dispositions de contrôle appropriées;
- (15) Dans le cadre du système d'information mis en place par la présente directive au niveau des services de contrôle officiels, il convient que les États membres soient informés également par les opérateurs des cas de non-respect des dispositions de la présente directive; dans ces cas, les États membres sont tenus de prendre toutes les mesures permettant d'exclure une utilisation de ces substances et produits indésirables dans l'alimentation des animaux; les États membres sont, le cas échéant, tenus de s'assurer de la destruction du lot de matière première pour aliments des animaux, d'aliment ou d'additif pour aliments des animaux, si celle-ci a été décidée par son propriétaire;
- (16) Une procédure communautaire appropriée est indispensable pour adapter les dispositions techniques fixées à l'annexe I de la présente directive en fonction de l'évolution des connaissances scientifiques et techniques;
- (17) Pour faciliter la mise en œuvre des mesures envisagées, il convient de prévoir une procédure instaurant une coopération étroite entre les États membres et la Commission au sein du comité permanent des aliments des animaux institué par la décision 70/372/CEE ⁽¹⁾;
- (18) Les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre de la présente directive étant 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 ⁽²⁾, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision;
- (19) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition établis dans la partie B de l'Annexe III de la directive 1999/29/CE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. La présente directive concerne les substances et produits indésirables dans l'alimentation des animaux.

2. La présente directive s'applique sans préjudice des dispositions concernant:

- a) les additifs dans l'alimentation des animaux;
- b) la mise en circulation des aliments des animaux;
- c) la fixation de teneurs maximales pour les résidus de pesticides sur et dans les produits destinés à la nutrition animale dans la mesure où ces résidus ne sont pas mentionnés à l'annexe I de la présente directive, section B;
- d) les micro-organismes dans les aliments des animaux;
- e) certains produits utilisés dans l'alimentation des animaux;
- f) les aliments pour animaux visant des objectifs nutritionnels particuliers.

Article 2

Au sens de la présente directive, on entend par:

- a) aliments des animaux: les produits d'origine végétale ou animale à l'état naturel, frais ou conservés, et les dérivés de leur transformation industrielle, ainsi que les substances organiques ou inorganiques, simples ou en mélanges, comprenant ou non des additifs, qui sont destinés à l'alimentation animale par voie orale;
- b) matières premières pour aliments des animaux: les différents produits d'origine végétale ou animale, à l'état naturel, frais ou conservés, et les dérivés de leur transformation industrielle, ainsi que les substances organiques ou inorganiques, comprenant ou non des additifs, qui sont destinés à être utilisés pour l'alimentation des animaux par voie orale, soit directement tels quels, soit après transformation, pour la préparation d'aliments composés pour animaux ou en tant que supports des prémélanges;
- c) aliments complets: les mélanges d'aliments des animaux qui, grâce à leur composition, suffisent à assurer une ration journalière;
- d) aliments complémentaires: les mélanges d'aliments qui contiennent des taux élevés de certaines substances et qui, en raison de leur composition, n'assurent la ration journalière que s'ils sont associés à d'autres aliments des animaux;
- e) aliments composés pour animaux: mélanges de matières premières pour aliments des animaux comprenant ou non des additifs, destinés à l'alimentation animale par voie orale, sous la forme d'aliments complets ou complémentaires;
- f) ration journalière: la quantité totale d'aliments rapportée à une teneur en humidité de 12 %, nécessaire en moyenne par jour à un animal d'une espèce, d'une catégorie d'âge et d'un rendement déterminés pour satisfaire l'ensemble de ses besoins;
- g) animaux: les animaux appartenant à des espèces normalement nourries et détenues ou consommées par l'homme ainsi que les animaux vivant en liberté dans la nature dans le cas où ils sont nourris avec des aliments pour animaux;
- h) animaux familiers: animaux appartenant à des espèces normalement nourries et détenues, mais non consommés par l'homme, à l'exception des animaux qui servent à la production de fourrures;

⁽¹⁾ JO L 170 du 3.8.1970, p. 1.

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- i) additifs: les additifs tels qu'ils sont définis à l'article 2 de la directive 70/524/CEE du Conseil du 23 novembre 1970 concernant les additifs dans l'alimentation des animaux ⁽¹⁾.

Article 3

1. Les matières premières pour aliments des animaux, les aliments pour animaux et les additifs aux aliments des animaux ne peuvent être mis en circulation dans la Communauté que s'ils sont de qualité saine loyale et marchande.

2. En particulier, ne peuvent être considérés comme étant de qualité saine, loyale et marchande des matières premières pour aliments des animaux, des aliments pour animaux et des additifs dont la teneur en substances ou produits indésirables est si élevée qu'elle rend impossible le respect des teneurs maximales fixées à l'annexe I de la présente directive pour les matières premières pour aliments des animaux, les aliments des animaux et les additifs pour les aliments des animaux.

Article 4

1. Les États membres prescrivent que les substances et produits énumérés à l'annexe 1 de la présente directive ne sont tolérés dans les matières premières pour aliments des animaux, les aliments pour animaux et les additifs aux aliments des animaux que dans les conditions fixées à ladite annexe de la présente directive.

2. Afin de limiter dans toute la mesure du possible la présence de certaines substances et produits inévitables dans les matières premières pour aliments des animaux, les aliments des animaux et les additifs, les États membres prescrivent que des enquêtes sont menées sur l'identification et sur la réduction ou l'élimination des sources de contamination, non seulement en cas de dépassement des limites maximales fixées, mais également lorsque des niveaux importants de certaines substances et produits inévitables sont détectés. Le cas échéant une limite d'action sera fixée à cette fin à l'annexe I de la présente directive.

Article 5

Les États membres prescrivent qu'un lot d'une matière première pour aliments des animaux, d'aliments des animaux ou d'un additif pour aliment des animaux, ayant une teneur d'une substance ou d'un produit indésirable supérieure à la teneur maximale fixée dans la colonne 3 de l'annexe I de la présente directive, ne doit pas être mélangé avec d'autres lots de matières premières pour aliments des animaux, avec des lots d'aliments ou avec des lots d'additifs pour aliments des animaux.

Article 6

Les États membres prescrivent que les aliments complémentaires, dans la mesure où il n'existe pas de dispositions particulières à leur égard, ne peuvent contenir, compte tenu de la dilution prévue pour leur utilisation, des teneurs en substances et produits énumérés dans l'annexe I de la présente directive supérieures à celles qui sont fixées pour les aliments complets.

Article 7

1. Si un État membre, en raison de nouvelles données ou d'une nouvelle évaluation des données existantes, intervenues depuis l'adoption des dispositions en cause, constate, sur la base d'une motivation circonstanciée, qu'une teneur maximale

fixée à l'annexe I de la présente directive ou qu'une substance ou un produit non mentionné à cette annexe I présente un danger pour la santé animale ou humaine ou pour l'environnement, cet État membre peut provisoirement réduire cette teneur, fixer une teneur maximale ou interdire la présence de cette substance ou de ce produit dans les aliments des animaux ou dans les matières premières pour aliments des animaux. Il en informe immédiatement les autres États membres et la Commission en précisant les motifs justifiant la décision.

2. Selon la procédure prévue à l'article 12, il est décidé immédiatement si l'annexe I doit être modifiée.

Aussi longtemps qu'aucune décision n'a été arrêtée soit par le Conseil, soit par la Commission, l'État membre peut maintenir les mesures qu'il a mises en application.

Article 8

Selon la procédure prévue à l'article 11 et compte tenu de l'évolution des connaissances scientifiques et techniques:

- sont arrêtées les modifications à apporter à l'annexe I;
- est établie périodiquement une version codifiée de l'annexe I afin d'y incorporer les modifications successives apportées en application du point a);
- peuvent être définis les critères d'acceptabilité des matières premières pour aliments des animaux ayant été soumises à certains procédés de décontamination.

Article 9

Les États membres veillent à ce que les matières premières pour aliments des animaux, les aliments pour animaux et les additifs aux aliments des animaux qui sont conformes à la présente directive ne soient pas soumis à d'autres restrictions de mise en circulation en ce qui concerne la présence de substances et de produits indésirables.

Article 10

1. Les États membres prennent toutes les dispositions utiles pour que soit effectué, au moins par sondage, le contrôle officiel des aliments des animaux, des matières premières pour aliments des animaux et des additifs, quant au respect des conditions prévues par la présente directive.

2. Les États membres communiquent aux autres États membres et à la Commission le nom des services qu'ils ont désignés pour effectuer ces contrôles.

3. Les États membres prescrivent que lorsqu'un opérateur (importateur, producteur, etc.) ou une personne qui, du fait de ses activités professionnelles, possède, a possédé ou a été en contact direct avec un lot de matière première pour aliments des animaux, d'aliment pour animaux ou d'additifs pour aliments des animaux, dispose d'informations indiquant que:

- le lot des matières premières pour aliments des animaux est impropre à toute utilisation dans l'alimentation animale en raison d'une contamination par une substance ou un produit indésirable énuméré à l'annexe I et n'est pas de ce fait conforme aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1 et constitue, dès lors, un danger grave pour la santé animale ou humaine ou en raison d'une contamination par une substance ou un produit indésirable non

⁽¹⁾ JO L 270 du 14.12.1970, p. 1.

énuméré à l'annexe I mais constituant un danger grave possible pour la santé animale ou humaine,

- le lot d'aliments pour animaux est impropre à toute utilisation dans l'alimentation animale en raison d'une contamination par une substance ou un produit indésirable énuméré à l'annexe I et n'est pas de ce fait conforme aux dispositions de l'annexe I et constitue, dès lors, un danger grave pour la santé animale ou humaine ou en raison d'une contamination par une substance ou un produit indésirable non énuméré à l'annexe I mais constituant un danger grave possible pour la santé animale ou humaine,
- le lot d'additif est impropre à toute utilisation dans l'alimentation animale en raison d'une contamination par une substance ou un produit indésirable énuméré à l'annexe I et n'est pas de ce fait conforme aux dispositions de l'annexe I et constitue, dès lors, un danger grave pour la santé animale ou humaine ou en raison d'une contamination par une substance ou un produit indésirable non énuméré à l'annexe I mais constituant un danger grave possible pour la santé animale ou humaine,

cette personne ou cet opérateur doit en informer aussitôt les autorités officielles, même si la destruction du lot est envisagée.

Après vérification des informations reçues, les États membres veillent, dans le cas d'un lot contaminé, à ce que les mesures nécessaires soient prises pour que ce lot ne soit pas utilisé dans l'alimentation animale.

Les États membres veillent à ce que la destination finale du lot contaminé, y compris sa destruction éventuelle, ne puisse avoir des effets nuisibles pour la santé humaine, animale ou sur l'environnement.

4. Si un lot de matières premières pour aliments des animaux, un lot d'aliments pour animaux ou un lot d'additifs pour aliments des animaux est susceptible d'être expédié vers un État membre alors qu'il a, dans un autre État membre, été jugé non conforme aux dispositions de la présente directive en raison d'une teneur trop élevée en substances ou produits indésirables, cet État membre communique immédiatement aux autres États membres et à la Commission tout renseignement utile concernant ce lot.

Article 11

1. La Commission est assistée par le Comité permanent des aliments des animaux, institué par l'article premier de la Décision du Conseil 70/372/CEE du 20 juillet 1970 ⁽¹⁾.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique dans le respect des dispositions de l'article 7 paragraphe 3 et de l'article 8 de celle-ci.
3. La période prévue à l'article 5 paragraphe 6 de la décision 1999/468/CE est fixée à 3 mois.

Article 12

1. La Commission est assistée par le Comité permanent des aliments des animaux, institué par l'article premier de la Décision du Conseil 70/372/CEE.

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

3. La période prévue à l'article 5 paragraphe 6 de la décision 1999/468/CE est fixée à 15 jours.

Article 13

1. Les États membres appliquent au moins les dispositions de la présente directive aux aliments pour animaux destinés à l'exportation vers des pays tiers.
2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des États membres d'autoriser la réexportation vers le pays tiers exportateur des lots d'aliments pour animaux qui ne remplissent pas les conditions de la présente directive.

Article 14

1. La directive 1999/29/CE est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition figurant à l'annexe III, partie B, des directives mentionnées à l'annexe III, partie A, de la directive 1999/29/CE.
2. Les références faites à la directive 1999/29/CE s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 15

Les États membres arrêtent et publient, au plus tard le 30 juin 2000, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Les mesures arrêtées s'appliquent à partir du 1^{er} juillet 2000.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, elles 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.

Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit national qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 16

La présente directive étre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 17

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 170 du 3.8.1970, p. 1.

ANNEXE I

Substances, produits	Aliments pour animaux	Teneur maximale en mg/kg (ppm) d'aliments pour animaux d'une teneur en humidité de 12 %
(1)	(2)	(3)
A. Substances (ions ou produits)		
1. Arsenic	Matières premières pour aliments des animaux, à l'exception de: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="719 533 1289 611">— farines d'herbes, de luzerne et de trèfle déshydraté ainsi que la pulpe séchée de betteraves sucrières et la pulpe séchée, mélassée de betteraves sucrières <li data-bbox="719 622 1289 678">— phosphates et aliments des animaux provenant de la transformation de poisson ou d'autres animaux marins Aliments complets, à l'exception de: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="719 734 1289 768">— aliments complets pour poissons Aliments complémentaires, à l'exception de: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="719 824 1289 857">— aliments minéraux 	2 4 10 2 4 4 12
2. Plomb	Matières premières pour aliments des animaux, à l'exception de: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="719 947 1289 981">— fourrages verts <li data-bbox="719 992 1289 1025">— phosphates <li data-bbox="719 1037 1289 1070">— levures Aliments complets Aliments complémentaires, à l'exception de: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="719 1160 1289 1193">— aliments minéraux 	10 40 30 5 5 10 30
3. Fluor	Matières premières pour aliments des animaux, à l'exception de: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="719 1283 1289 1317">— aliments d'origine animale <li data-bbox="719 1328 1289 1361">— phosphates Aliments complets, à l'exception de: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="719 1417 1289 1496">— Aliments complets pour bovines, ovines, caprins <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="751 1462 1289 1496">— en lactation <li data-bbox="751 1507 1289 1541">— autres <li data-bbox="719 1552 1289 1585">— aliments complets pour porcs <li data-bbox="719 1597 1289 1630">— aliments complets pour volaille <li data-bbox="719 1641 1289 1675">— aliments complets pour poussins Composés minéraux pour bovines, ovins et caprins Autres aliments complémentaires	150 500 2 000 150 30 50 100 350 250 2 000 ⁽¹⁾ 125 ⁽²⁾
4. Mercure	Matières premières pour aliments des animaux, à l'exception de: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="719 1843 1289 1921">— aliments provenant de la transformation de poissons ou d'autres animaux marins Aliments complets, à l'exception de: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="719 1955 1289 1989">— aliments complets pour chiens et chats Aliments complémentaires, à l'exception de: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="719 2045 1289 2078">— aliments complémentaires pour chiens et chats 	0,1 0,5 0,1 0,4 0,2

(1)	(2)	(3)
5. Nitrites	Farine de poisson	60 (exprimé en nitrite de sodium)
	Aliments complets, à l'exception de:	15
	— aliments pour animaux domestiques sauf les oiseaux et poissons d'ornement	(exprimé en nitrite de sodium)
6. Cadmium	Matières premières pour aliments des animaux d'origine végétale	1
	Matières premières pour aliments des animaux d'origine animale, à l'exception de:	2
	— aliments pour animaux domestiques	
	Phosphates	10 ⁽³⁾
	Aliments complets pour bovins, ovins et caprins, à l'exception de:	1
	— aliments complets pour veaux, agneaux et chevreaux	
	Autres aliments complets, à l'exception de:	0,5
	— aliments pour animaux domestiques	
	Aliments minéraux	5 ⁽⁴⁾
	Autres aliments complémentaires pour bovins, ovins et caprins	0,5
B. Produits		
1. Aflaxotin B ₁	Matières premières pour aliments des animaux, à l'exception de:	0,05
	— arachide, coprah, palmiste, graines de coton, babassu, maïs et dérivés de leur transformation	0,02
	Aliments complets pour bovins, ovins et caprins, à l'exception de:	0,05
	— bétail laitier	0,005
	— veaux, agneaux et chevreaux	0,01
	Aliments complets pour porcs et volailles (à l'exception des jeunes animaux)	0,02
	Autres aliments complets	0,01
	Aliments complémentaires pour bovins, ovins et caprins (à l'exception des aliments complémentaires pour bétail laitier, veaux, agneaux et chevreaux)	0,05
	Aliments complémentaires pour porcs et volailles (à l'exception des jeunes animaux)	0,03
	Autres aliments complémentaires	0,005

(1)	(2)	(3)
2. Acide cyanhydrique	Matières premières pour aliments des animaux, à l'exception de: — graines de lin — tourteaux de lin — produits de manioc et tourteaux d'amandes Aliments complets, à l'exception de: — aliments complets pour poussins	50 250 350 100 50 10
3. Gossypol libre	Matières premières pour aliments pour animaux, à l'exception de: — tourteaux de graines de coton Aliments complets, à l'exception de: — aliments complets pour bovins, ovins et caprins — aliments complets pour volailles (à l'exception des volailles de ponte) et veaux — aliments complets pour lapins et porcs (à l'exception des porcelets)	20 1 200 20 500 100 60
4. Théobromine	Aliments complets, à l'exception de: — aliments complets pour bovins adultes	300 700
5. Essence volatile de moutarde	Matières premières pour aliments des animaux, à l'exception de: — tourteaux de colza Aliments complets, à l'exception de: — aliments complets pour bovins, ovins et caprins (à l'exception des jeunes animaux) — aliments complets pour porcs (à l'exception des porcelets) et volailles	100 4 000 (exprimé en isothiocyanate d'allyle) 150 (exprimé en isothiocyanate d'allyle) 1 000 (exprimé en isothiocyanate d'allyle) 500 (exprimé en isothiocyanate d'allyle)
6. Vinylthioxazolidone (vinyle-oxazolidie thion)	Aliments complets pour volailles, à l'exception de: — aliments complets pour volailles de ponte	1 000 500
7. Ergot du seigle (<i>Claviceps purpurea</i>)	Tous les aliments contenant des céréales non moulues	1 000
8. Graines de mauvaises herbes et fruits non moulus ni broyés contenant des alcaloïdes, des glucocides ou autres substances toxiques, isolément ou ensemble: a) <i>Lolium temulentum</i> L., b) <i>Lolium remotum</i> Schrank, c) <i>Datura stramonium</i> L.	Tous les aliments	3 000 1 000 1 000 1 000

(1)	(2)	(3)
9. Ricin — <i>Ricinus communis</i> L.	Tous les aliments	10 (exprimé en coques de ricin)
10. <i>Crotalaria</i> spp.	Tous les aliments	100
11. Aldrine	} Tous les aliments, à l'exception de: — matières grasses	} 0,01
12. Dieldrine		
13. Camphéchloré (toxaphène)	Tous les aliments	0,1
14. Chlordane (somme des isomères cis et trans et de l'oxychlordane, calculée sous forme de chlordane)	Tous les aliments, à l'exception de: — matières grasses	0,02 0,05
15. DDT (somme des isomères de DDT, TDE et DDE, calculée sous forme de DDT)	Tous les aliments, à l'exception de: — matières grasses	0,05 0,5
16. Endosulfan (somme des isomères alpha et bêta et de l'endosulfansulfate, calculée sous forme d'endosulfan)	Tous les aliments, à l'exception de: — maïs — graines oléagineuses — aliments complets pour poissons	0,1 0,2 0,5 0,005
17. Endrine (somme de l'endrine et de la delta-cétoendrine, calculée sous forme d'endrine)	Tous les aliments, à l'exception de: — matières grasses	0,01 0,05
18. Heptachlore (somme de l'heptachlore et de l'heptachloreépoxyde, calculée sous forme d'heptachlore)	Tous les aliments, à l'exception de: — matières grasses	0,01 0,2
19. Hexachlorobenzène (HCB)	Tous les aliments, à l'exception de: — matières grasses	0,01 0,2
20. Hexachlorcyclohexan (HCH)	Tous les aliments, à l'exception de: — matières grasses	0,02 0,2
20.1. Isomères alpha		0,01 0,005
20.2. Isomères bêta	Aliments composés, à l'exception de: — aliments pour bétail laitier	0,01 0,005
20.3. Isomères gamma	Matières premières pour aliments des animaux à l'exception de: — matières grasses	0,01 0,1
21. Dioxine (somme des PCDD et PCDF, exprimée en équivalents toxiques internationaux)	Tous les aliments, à l'exception de: — matières grasses	0,2 2,0
21. Dioxine (somme des PCDD et PCDF, exprimée en équivalents toxiques internationaux)	Pulpe d'agrumes	500 pg I-TEQ/kg (seuil de détection supérieur) ⁽⁵⁾

(1)	(2)	(3)
<p>C. Impuretés botaniques</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abricot — <i>Prunus armeniaca</i> L. 2. Amande amère — <i>Prunus dulcis</i> (Mill.) D.A. Webb var. <i>amara</i> (DC.) Focke (= <i>Prunus amygdalus</i> Batsch var. <i>amara</i> (DC.) Focke) 3. Faîne non décortiquée — <i>Fagus silvatica</i> L. 4. Cameline — <i>Camilina sativa</i> (L.) Crantz 5. Mowrah, <i>Bassia</i>, <i>Madhuca</i> — <i>Madhuca longifolia</i> (L.) Macbr. (= <i>Bassia longifolia</i> L. = <i>Illipe malabrorum</i> Engl.) <i>Madhuca indica</i> Gmelin (= <i>Bassia latifolia</i> Roxb.) = <i>Illipe latifolia</i> (Rosch.) F. Mueller) 6. Purgère — <i>Jatropha curcas</i> L. 7. Croton — <i>Croton tiglium</i> L. 8. Moutarde indienne — <i>Brassica juncea</i> (L.) Czern. et Coss. ssp. <i>integrifolia</i> (West.) Thell. 9. Moutarde de Sarepte — <i>Brassica juncea</i> (L.) Czern. et Coss. ssp. <i>juncea</i> 10. Moutarde chinoise — <i>Brassica juncea</i> (L.) Czern. et Coss. ssp. <i>juncea</i> var. <i>lutea</i> Batalin 11. Moutarde noire — <i>Brassica nigra</i> (L.) Koch 12. Moutarde d'Abyssinie (d'Éthiopie) — <i>Brassica carinata</i> A. Braun 	<p>Tous les aliments</p>	<p>Les graines et fruits et dérivés de leur transformation des espèces végétales ci-contre ne peuvent se trouver dans les aliments des animaux qu'en quantité indécélable</p>

(¹) Les États membres peuvent également prescrire une teneur maximale en fluor égale à 1,25 % de la teneur en phosphate.

(²) Teneur en fluor pour 1 % de phosphate.

(³) Les États membres peuvent également prescrire une teneur maximale en cadmium de 0,5 mg pour 1 % de phosphore.

(⁴) Les États membres peuvent également prescrire une teneur maximale en cadmium de 0,75 mg pour 1 % de phosphore.

(⁵) Les teneurs sont calculées en supposant que toutes les valeurs des congénères différents au-dessous du seuil de détection sont égales au seuil de détection.

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 1999/29	Présente directive
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Article 2, lettre a)	Article 2, lettre a)
Article 2, lettre b)	Article 2, lettre b)
Article 2, lettre c)	Article 2, lettre c)
Article 2, lettre d)	Article 2, lettre d)
Article 2, lettre e)	Article 2, lettre e)
Article 2, lettre f)	Article 2, lettre f)
Article 2, lettre g)	Article 2, lettre g)
Article 2, lettre h)	Article 2, lettre h)
—	Article 2, lettre i)
Article 3	Article 3
Article 4, point 1)	Article 4, point 1)
Article 4, point 2)	—
—	Article 4, point 2)
Article 5	—
Article 6	—
Article 7	Article 5
Article 8	Article 6
Article 9	Article 7
Article 10	Article 8
Article 11	Article 9
Article 12	Article 10
Article 13	Article 11
Article 14	Article 12
Article 15	Article 13
Article 16	—
—	Article 14
—	Article 15
Article 17	Article 16
Article 18	Article 17
Annexe I	Annexe I
Annexe II	—
Annexe III	—
Annexe IV	Annexe II

Proposition de règlement (CE) du Conseil rectifiant le règlement (CE) n° 2075/92 portant organisation commune de marché dans le secteur du tabac brut

(2000/C 89 E/15)

COM(1999) 704 final — 1999/0283(CNS)

(Présentée par la Commission le 17 décembre 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 37,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 9, paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 2075/92 ⁽¹⁾ prévoit la distribution des quotas de production aux producteurs proportionnellement à la moyenne des quantités livrées pendant les trois années précédant l'année de la dernière récolte.
- (2) L'article 9, paragraphe 4 dudit règlement prévoit que les États membres peuvent, avant la date limite prévue pour la conclusion des contrats de culture, procéder à un transfert de quantités de seuil de garantie, conformément au paragraphe 3, vers d'autres groupes de variétés. La partie de la phrase «conformément au paragraphe 3» provient d'une disposition antérieure à l'adoption de la mesure de transfert. Il convient dès lors de supprimer au paragraphe 4 la référence au paragraphe 3, compte tenu du fait que la réalisation des transferts ne peut pas se faire conformément au paragraphe 3 sans porter préjudice aux producteurs qui, ayant déjà reçu des quotas de production proportionnellement à la moyenne des quantités livrées pendant les trois années précédant l'année de la dernière récolte, demandent de cultiver d'autres variétés pour répondre à la demande du marché. En effet, l'application de cette référence au paragraphe 3 comporterait que les quantités transférées soient

distribuées aux producteurs proportionnellement à la moyenne de ses quantités livrées pendant les trois années précédant l'année de la dernière récolte, sans prendre en considération le droit acquis du producteur demandeur du transfert.

- (3) La mesure en question doit s'appliquer à partir de la récolte 1999,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 2075/92 est rectifié comme suit:

À l'article 9, paragraphe 4, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Avant la date limite prévue pour la conclusion des contrats de culture, les États membres peuvent être autorisés à transférer des quantités de seuil de garantie d'un groupe de variétés vers un autre groupe de variétés.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable à partir de la récolte 1999.

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

⁽¹⁾ JO L 215 du 30.7.1992, p. 70. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 660/1999 (JO L 83 du 27.3.1999, p. 10).

Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 3448/93 déterminant le régime d'échanges applicable à certaines marchandises résultant de la transformation de produits agricoles

(2000/C 89 E/16)

COM(1999) 717 final — 1999/0284(CNS)

(Présentée par la Commission le 21 décembre 1999)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 37 et 133,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) n° 3448/93 du Conseil du 6 décembre 1993 déterminant le régime d'échange applicable à certaines marchandises résultant de la transformation de produits agricoles ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2491/98 de la Commission ⁽²⁾ prévoit en son article 8 que lors de l'exportation de marchandises, les produits agricoles mis en œuvre peuvent bénéficier de restitutions établies en application des règlements portant organisation commune de marché des secteurs concernés. Il convient de compléter cet article afin de tenir compte des contraintes résultant de l'accord sur l'agriculture conclu dans le cadre des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay;

(2) En particulier, il convient d'assurer un suivi des dépenses sur la base des engagements via l'émission de certificats. Toutefois, en ce qui concerne les dépenses qui n'ont pas été couvertes par l'obtention d'un (ou plusieurs) certificat(s), la comptabilisation de ces dépenses reste effectuée sur la base des paiements de restitution, le cas échéant sous forme d'avance;

(3) En vertu des accords conclus en conformité avec l'article 300 du traité, les besoins en matières premières agricoles des industries de transformation risquent de ne pas pouvoir être assurés complètement dans des conditions compétitives, par les matières premières agricoles communautaires. Le règlement (CEE) n° 2913/92 ⁽³⁾ du Conseil, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 955/1999 ⁽⁴⁾ du Parlement et du Conseil établissant le code des douanes communautaire prévoit, en son article 117 point c) l'admission de marchandises sous le régime de perfectionnement actif sous réserve du respect de conditions économiques dont les

modalités sont définies par le règlement (CE) n° 2454/93 ⁽⁵⁾ de la Commission, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1662/1999 ⁽⁶⁾. Compte tenu des accords susvisés, il convient de prévoir également que les conditions économiques sont considérées comme remplies pour le placement de certaines quantités de produits agricoles sous le régime du perfectionnement;

(4) Afin de garantir les intérêts des producteurs des matières premières agricoles, il convient d'assurer un contrôle global, sur la base d'un bilan prévisionnel, concernant les quantités placées sous le régime du perfectionnement actif non soumises à un contrôle individuel préalable des conditions économiques, (à l'exclusion de celles utilisées dans le cadre du travail à façon, des manipulations usuelles, ou pour la fabrication de marchandises non éligibles aux restitutions) et dans le respect des autres conditions générales relatives au régime de perfectionnement actif;

(5) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du règlement (CE) n° 3448/93 du Conseil étant des mesures de gestion 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 ⁽⁷⁾, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de gestion prévue à l'article 4 de ladite décision;

(6) Il convient de mettre à jour certaines références suite à la codification du traité instituant la Communauté européenne ainsi que certaines définitions;

(7) Il convient, en conséquence, de modifier le règlement (CE) n° 3448/93,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 3448/93 est modifié comme suit:

1) l'article 1^{er}, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Aux fins du présent règlement, on entend par:

— "produits agricoles", les produits relevant de l'annexe I du traité,

⁽¹⁾ JO L 318 du 20.12.1993, p. 18.

⁽²⁾ JO L 309 du 19.11.1998, p. 28.

⁽³⁾ JO L 302 du 19.12.1992, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 119 du 7.5.1999, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 253 du 11.10.1993, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 197 du 29.7.1999, p. 25.

⁽⁷⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

— “marchandises”, les produits ne relevant pas de l'annexe I du traité énumérés à l'annexe B.

Toutefois, le terme “marchandises” employé dans le chapitre II du titre premier, ainsi qu'à l'article 11, se rapporte aux produits ne relevant pas de l'annexe I du traité et repris dans les annexes correspondantes des règlements portant organisation commune de marché dans le secteur agricole.»

2) À l'article 8 le paragraphe suivant est ajouté:

«5. Le respect des limites découlant des accords conclus en conformité avec l'article 300 du traité est assuré sur la base de certificats délivrés au titre des périodes de référence prévues, complétée par le montant prévu au titre des petits exportateurs.»

3) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le placement de produits agricoles sous le régime de perfectionnement actif, est subordonné à un contrôle préalable du respect des conditions économiques visées à l'article 117 point c) du règlement (CEE) n° 2913/92. Ces conditions sont considérées comme remplies conformément à l'article 552 du règlement (CEE) n° 2454/93.

De plus, et conformément au règlement (CEE) n° 2454/93, les conditions économiques visées à l'article 117 point c) du règlement (CEE) n° 2913/92 sont aussi considérées comme remplies pour certaines quantités de produits agricoles utilisés pour la fabrication de marchandise. Ces quantités sont déterminées, à l'aide d'un bilan, établi par la Commission, fondé sur la comparaison entre les disponibilités financières imposées et les besoins prévisibles en restitutions. Ce bilan, et donc ces quantités, sont revus régulièrement afin de tenir compte de l'évolution des facteurs économiques et réglementaires.

Les modalités d'application de l'alinéa précédent, permettant de déterminer les produits agricoles à placer sous le régime du perfectionnement actif, de contrôler et de planifier leurs quantités, sont arrêtées selon la procédure visée à l'article 16.

2. La quantité de marchandise placée sous le régime du perfectionnement actif et, par conséquent, non soumise à l'imposition prévue à l'article 2 en vue ou comme conséquence de l'exportation d'autres marchandises, est celle effectivement mise en œuvre pour la fabrication de ces dernières.»

4) Le texte de l'article 15 est supprimé.

5) L'article 16 est remplacé par le texte suivant:

«1. La Commission est assistée par un comité de gestion des “questions horizontales relatives aux échanges de produits agricoles transformés hors annexe I”, composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent article, la procédure de gestion prévue à l'article 4 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions de l'article 7 paragraphe 3 de celle-ci.

3. La période prévue à l'article 4 paragraphe 3 de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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