

Journal officiel

de l'Union européenne

C 122 E



Édition
de langue française

Communications et informations

53^e année

11 mai 2010

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
III <i>Actes préparatoires</i>		
Conseil		
2010/C 122 E/01	Position (UE) n° 4/2010 du Conseil en première lecture en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 Adoptée par le Conseil le 11 mars 2010 ⁽¹⁾	1
2010/C 122 E/02	Position (UE) n° 5/2010 du Conseil en première lecture en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 Adoptée par le Conseil le 11 mars 2010 ⁽¹⁾	19
2010/C 122 E/03	Position (UE) n° 6/2010 du Conseil en première lecture en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les nouveaux aliments, modifiant le règlement (CE) n° 1331/2008 et abrogeant le règlement (CE) n° 258/97 et le règlement (CE) n° 1852/2001 de la Commission Adoptée par le Conseil le 15 mars 2010 ⁽¹⁾	38

FR

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

III

(Actes préparatoires)

CONSEIL

POSITION (UE) N° 4/2010 DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004

Adoptée par le Conseil le 11 mars 2010

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

(2010/C 122 E/01)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) L'action de l'Union dans le domaine du transport par autobus et autocar devrait viser, entre autres, à garantir un niveau élevé de protection des passagers, comparable à celui des autres modes de transport, quelle que soit la destination. De plus, il convient de tenir pleinement compte des exigences de la protection des consommateurs en général.

⁽¹⁾ Avis du 16 juillet 2009 (JO C 317 du 23.12.2009, p. 99).

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 23 avril 2009 (non encore parue au Journal officiel), position du Conseil du 11 mars 2010 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

(2) Le passager voyageant par autobus ou autocar étant la partie faible du contrat de transport, il convient d'accorder à tous les passagers un niveau minimal de protection.

(3) Les actions de l'Union visant à améliorer les droits des passagers des transports par autobus et autocar devraient prendre en compte les spécificités de ce secteur, essentiellement constitué de petites et moyennes entreprises.

(4) Compte tenu des spécificités des services réguliers spécialisés et des transports pour compte propre, ces types de transport ne devraient pas relever du champ d'application du présent règlement. Les services réguliers spécialisés devraient englober des services réservés au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, au transport de travailleurs entre le domicile et le lieu de travail et au transport d'écoliers et d'étudiants vers et au départ de l'établissement d'enseignement.

(5) Compte tenu des spécificités des services réguliers urbains, suburbains et régionaux, il convient d'accorder aux États membres le droit d'octroyer des dérogations à l'application d'une partie importante du présent règlement en ce qui concerne ces types de transport. Afin de déterminer les services réguliers de transport urbain, suburbain et régional, les États membres devraient tenir compte de critères tels que la distance, la fréquence des services offerts, le nombre d'arrêts prévus, le type d'autobus ou d'autocar utilisé, les systèmes de billetterie, les variations du nombre de passagers entre les services en heures de pointe et en heures creuses, les codes des autobus et les horaires.

- (6) Les passagers et, au minimum, les personnes qu'un passager était ou aurait été légalement tenu d'entretenir devraient bénéficier d'une protection adéquate en cas d'accident résultant de l'utilisation d'un autobus ou autocar, compte tenu de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité ⁽¹⁾.
- (7) En choisissant le droit national applicable à l'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle ainsi qu'en cas de perte ou de détérioration de bagages dus à des accidents résultant de l'utilisation d'un autobus ou autocar, il convient de tenir compte du règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II) ⁽²⁾ et du règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) ⁽³⁾.
- (8) Outre l'indemnisation prévue par le droit national applicable en cas de décès ou de lésion corporelle ou en cas de perte ou de détérioration de bagages résultant de l'utilisation d'un autobus ou autocar, les passagers devraient pouvoir bénéficier d'une assistance répondant à leurs besoins concrets immédiats suite à un accident. Cette assistance pourrait englober les premiers secours, le logement, la nourriture, les vêtements et le transport.
- (9) Les services de transport de passagers par autobus et autocar devraient profiter aux citoyens en général. Par conséquent, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, que ce soit du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, devraient avoir la possibilité d'utiliser les services de transport par autobus et autocar dans des conditions comparables à celles des autres citoyens. Ces personnes ont les mêmes droits que tous les autres citoyens quant à la libre circulation, à la liberté de choix et à la non-discrimination.
- (10) À la lumière de l'article 9 de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par autobus et autocar dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Ces personnes devraient par conséquent être acceptées au transport et ne pas se voir opposer un refus de transport en raison de leur handicap ou de leur mobilité réduite, sauf pour des motifs de sécurité ou qui tiennent à la conception du véhicule ou de l'infrastructure. Dans le cadre de la législation applicable en matière de protection des travailleurs, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient bénéficier d'un droit à une assistance dans les stations et à bord des véhicules. Dans un souci d'intégration sociale, cette assistance devrait être fournie gratuitement pour les personnes concernées. Les transporteurs devraient établir des conditions d'accès, en se servant de préférence du système européen de normalisation.
- (11) Lorsqu'elles décident de la conception de nouvelles stations, ainsi que dans le cadre de réaménagements importants, les entités gestionnaires de stations devraient tenir compte, autant qu'il est possible, des besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite. Dans tous les cas, les entités gestionnaires de stations devraient indiquer les endroits où ces personnes pourraient annoncer leur arrivée et demander de l'assistance.
- (12) Afin de répondre aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, il convient que le personnel reçoive une formation appropriée. En vue de faciliter la reconnaissance mutuelle des qualifications nationales des chauffeurs, on pourrait prévoir une formation de sensibilisation au handicap dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue visée par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ⁽⁴⁾. Afin d'assurer la cohérence entre l'introduction des exigences de formation et les délais fixés par ladite directive, une possibilité de dérogation pendant une période limitée devrait être permise.
- (13) Les organisations représentant les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite devraient, si possible, être consultées lors de l'organisation de la formation relative au handicap ou y être associées.
- (14) Parmi les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar devrait figurer l'obtention d'informations concernant le service avant et pendant le voyage. Toutes les informations essentielles communiquées aux passagers voyageant par autobus et autocar devraient également être fournies sous d'autres formats accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.
- (15) Le présent règlement ne devrait pas limiter le droit des transporteurs de demander réparation à toute personne, y compris un tiers, conformément à la législation nationale applicable.
- (16) Il convient de réduire les désagréments auxquels sont confrontés les passagers en cas d'annulation ou de retard important de leur voyage. À cette fin, les passagers partant de stations devraient bénéficier d'une assistance appropriée et être informés de manière adéquate. Ils devraient également pouvoir annuler leur voyage et obtenir le remboursement de leur billet ou bien poursuivre leur voyage ou être réacheminés dans des conditions satisfaisantes.

⁽¹⁾ JO L 263 du 7.10.2009, p. 11.

⁽²⁾ JO L 199 du 31.7.2007, p. 40.

⁽³⁾ JO L 177 du 4.7.2008, p. 6.

⁽⁴⁾ JO L 226 du 10.9.2003, p. 4.

- (17) Via leurs associations professionnelles, les transporteurs devraient coopérer en vue de l'adoption de mesures à l'échelon national ou européen avec la participation des parties prenantes, d'associations professionnelles et d'associations représentant les clients, les passagers et les personnes handicapées, afin d'améliorer la prise en charge des passagers, notamment en cas d'annulation et de retard important.
- (18) Le présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux droits des passagers établis par la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait ⁽¹⁾. Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer en cas d'annulation d'un voyage à forfait pour des raisons autres que l'annulation du service de transport par autobus ou autocar.
- (19) Les passagers devraient être pleinement informés des droits que leur confère le présent règlement, afin d'être en mesure de les exercer effectivement.
- (20) Les passagers devraient pouvoir exercer leurs droits au moyen de procédures de plainte appropriées mises en œuvre par les transporteurs ou, le cas échéant, en déposant une plainte auprès de l'organisme ou des organismes désignés à cette fin par l'État membre concerné.
- (21) Les États membres devraient veiller au respect du présent règlement et désigner un ou des organismes compétents chargés de son contrôle et de son application. Cela ne porte pas atteinte aux droits des passagers de demander réparation auprès des tribunaux conformément au droit national.
- (22) Compte tenu des procédures établies par les États membres pour le dépôt de plaintes, il y a lieu qu'une plainte portant sur l'assistance soit adressée de préférence à l'organisme ou aux organismes désignés pour assurer l'application du présent règlement dans l'État membre où ont lieu la montée et la descente des passagers.
- (23) Les États membres devraient déterminer les sanctions applicables en cas de violation du présent règlement et veiller à leur application. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (24) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir garantir un niveau uniforme de protection et d'assistance pour les passagers voyageant par autobus et autocar dans tous les États membres, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la portée et des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (25) Il y a lieu que le présent règlement s'applique sans préjudice de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽²⁾.
- (26) Le contrôle de l'application du présent règlement devrait être fondé sur le règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs («règlement relatif à la coopération en matière de protection des consommateurs») ⁽³⁾. Il convient donc de modifier en conséquence ledit règlement.
- (27) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes consacrés notamment par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, tels qu'ils sont visés à l'article 6 du traité sur l'Union européenne, gardant également à l'esprit la directive 2000/43/CE du Conseil du 29 juin 2000 relative à la mise en œuvre du principe de l'égalité de traitement entre les personnes sans distinction de race ou d'origine ethnique ⁽⁴⁾ et la directive 2004/113/CE du Conseil du 13 décembre 2004 mettant en œuvre le principe de l'égalité de traitement entre les femmes et les hommes dans l'accès à des biens et services et la fourniture de biens et services ⁽⁵⁾.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des règles applicables au transport par autobus et par autocar en ce qui concerne:

- a) la non-discrimination entre les passagers pour ce qui est des conditions de transport offertes par les transporteurs;
- b) les droits des passagers en cas d'accident résultant de l'utilisation d'un autobus ou autocar et entraînant le décès ou une lésion corporelle ou la perte ou la détérioration de bagages;
- c) la non-discrimination et l'assistance obligatoire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite;
- d) les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard;
- e) les informations minimales à fournir aux passagers;

⁽²⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

⁽³⁾ JO L 364 du 9.12.2004, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 180 du 19.7.2000, p. 22.

⁽⁵⁾ JO L 373 du 21.12.2004, p. 37.

⁽¹⁾ JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

- f) le traitement des plaintes;
- g) les règles générales en matière d'application.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux passagers qui voyagent en empruntant des services de transport réguliers:

- a) lorsque la montée du passager a lieu sur le territoire d'un État membre; ou
- b) lorsque la montée du passager a lieu hors du territoire d'un État membre et la descente du passager a lieu sur le territoire d'un État membre.

2. En outre, à l'exception des chapitres III à VI, le présent règlement s'applique aux passagers qui voyagent dans le cadre de services occasionnels lorsque la montée initiale ou la descente finale du passager a lieu sur le territoire d'un État membre.

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux services réguliers spécialisés ni aux transports pour compte propre.

4. À l'exception de l'article 4, paragraphe 2, de l'article 9 et de l'article 10, paragraphe 1, les États membres peuvent octroyer une dérogation à l'application du présent règlement en ce qui concerne les services réguliers de transport urbain, suburbain et régional, y compris lorsqu'ils sont transfrontaliers.

5. À l'exception de l'article 4, paragraphe 2, de l'article 9 et de l'article 10, paragraphe 1, les États membres peuvent, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, octroyer une dérogation à l'application du présent règlement en ce qui concerne les services réguliers nationaux. Ces dérogations peuvent être octroyées pour une durée maximale de cinq ans renouvelable deux fois.

6. Pour une période d'une durée maximale de cinq ans, les États membres peuvent, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, octroyer une dérogation à l'application du présent règlement en ce qui concerne certains services réguliers parce qu'une part importante du service régulier, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l'Union. Ces dérogations sont renouvelables.

7. Les États membres informent la Commission des dérogations octroyées pour les différents types de services en application des paragraphes 4, 5 et 6. La Commission prend les mesures appropriées si une dérogation n'est pas jugée conforme aux dispositions du présent article. Au plus tard le ... (*), la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les dérogations accordées conformément aux paragraphes 4, 5 et 6.

8. Aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme constituant une prescription technique

(*) Cinq ans après la date d'application du présent règlement.

imposant aux transporteurs ou aux entités gestionnaires de stations l'obligation de modifier ou de remplacer les autobus ou les autocars, les infrastructures ou les équipements des arrêts d'autobus et des stations.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «services réguliers», les services qui assurent le transport de passagers par autobus ou autocar selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les passagers pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés;
- b) «services réguliers spécialisés», les services réguliers qui, quel que soit l'organisateur des transports, assurent le transport par autobus ou autocar de catégories déterminées de passagers, à l'exclusion d'autres passagers;
- c) «transports pour compte propre», les transports effectués par autobus ou autocar, à des fins non lucratives et non commerciales, par une personne physique ou morale, lorsque:
 - l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour cette personne physique ou morale, et
 - les véhicules utilisés sont la propriété de cette personne physique ou morale, ou ont été achetés à tempérament par elle, ou ont fait l'objet d'un contrat de location à long terme, et sont conduits par un membre du personnel de cette personne physique ou morale ou par la personne physique elle-même, ou encore par du personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci en vertu d'une obligation contractuelle;
- d) «services occasionnels», les services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers et qui ont pour principale caractéristique de transporter par autobus ou autocar des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même;
- e) «contrat de transport», un contrat entre un transporteur et un passager en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs services réguliers ou occasionnels;
- f) «billet», un document en cours de validité ou toute autre preuve de l'existence d'un contrat de transport;
- g) «transporteur», une personne physique ou morale, autre qu'un voyageur ou un vendeur de billet, proposant au public des transports au moyen de services réguliers ou occasionnels;
- h) «transporteur exécutant», une personne physique ou morale autre que le transporteur, qui exécute effectivement tout ou partie du transport;

- i) «vendeur de billets», tout intermédiaire qui conclut des contrats de transport pour le compte d'un transporteur;
- j) «agent de voyages», tout intermédiaire agissant pour le compte d'un passager en vue de la conclusion de contrats de transport;
- k) «voyagiste», un organisateur ou un détaillant, autre qu'un transporteur, au sens de l'article 2, points 2) et 3), de la directive 90/314/CEE;
- l) «personne handicapée» ou «personne à mobilité réduite», toute personne dont la mobilité est réduite lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire), d'un retard mental ou d'une déficience intellectuelle, ou de toute autre cause de handicap, ou encore de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers des services mis à la disposition de l'ensemble des passagers;
- m) «conditions d'accès», les normes, lignes directrices et informations pertinentes relatives à l'accessibilité des autobus et/ou des stations désignées, y compris en ce qui concerne les équipements destinés aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite;
- n) «réservation», la réservation d'une place assise à bord d'un autobus ou d'un autocar pour un service régulier à une heure de départ donnée;
- o) «station», une station dotée de personnel, dans laquelle, selon l'itinéraire indiqué, il est prévu qu'un service régulier effectue un arrêt pour la montée ou la descente de passagers, et équipée d'installations telles que des comptoirs d'enregistrement, des salles d'attente ou des comptoirs de vente de billets;
- p) «arrêt d'autobus», tout point autre qu'une station auquel, selon l'itinéraire indiqué, il est prévu qu'un service régulier effectue un arrêt pour la montée ou la descente de passagers;
- q) «entité gestionnaire de station», une entité organisationnelle dans un État membre chargée de la gestion d'une station désignée;
- r) «annulation», la non-exécution d'un service régulier précédemment planifié;
- s) «retard», la différence de temps entre l'heure à laquelle le service régulier devait partir d'après l'horaire publié et l'heure de son départ réel.

Article 4

Billets et conditions contractuelles non discriminatoires

1. Les transporteurs fournissent un billet aux passagers, à moins que ne soient prévus d'autres documents établissant le droit au transport. Un billet peut être émis sous forme électronique.

2. Sans préjudice des tarifs sociaux, les conditions contractuelles et les tarifs appliqués par les transporteurs sont proposés au public sans discrimination directe ou indirecte fondée sur la nationalité du client final ou sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets dans l'Union.

Article 5

Autres parties exécutantes

1. Si l'exécution des obligations prévues par le présent règlement a été confiée à un transporteur exécutant, un vendeur de billets ou toute autre personne, le transporteur, l'agent de voyages, le voyagiste ou l'entité gestionnaire de station qui a délégué lesdites obligations est néanmoins responsable des actes et des omissions de cette partie exécutante.

2. En outre, la partie qui s'est vu confier l'exécution d'une obligation par le transporteur, l'agent de voyages, le voyagiste ou l'entité gestionnaire de station est soumise aux dispositions du présent règlement pour ce qui est de l'obligation qui lui a été confiée.

Article 6

Irrecevabilité des dérogations

1. Les obligations à l'égard des passagers énoncées par le présent règlement ne peuvent être limitées ou levées, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport.

2. Les transporteurs peuvent offrir des conditions contractuelles plus favorables au passager que celles fixées dans le présent règlement.

CHAPITRE II

INDEMNISATION ET ASSISTANCE EN CAS D'ACCIDENT

Article 7

Décès ou lésion corporelle de passagers et perte ou détérioration de bagages

1. Conformément au droit national applicable, les passagers ont droit à une indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle ainsi qu'en cas de perte ou de détérioration de bagages dus à des accidents résultant de l'utilisation d'un autobus ou d'un autocar. En cas de décès d'un passager, ce droit s'applique au minimum aux personnes que ce passager était ou aurait été légalement tenu d'entretenir.

2. Le montant de l'indemnisation est calculé conformément au droit national applicable. Le montant maximal prévu par le droit national pour l'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle ou en cas de perte ou de détérioration de bagages n'est pas inférieur, pour un événement donné, à:

- a) 220 000 EUR par passager;

- b) 500 EUR par bagage pour les services réguliers ou occasionnels de transport urbain, suburbain et régional, et 1 200 EUR par bagage pour tous les autres services réguliers ou occasionnels. En cas de détérioration de fauteuils roulants, de tout autre équipement de mobilité ou d'appareils et accessoires fonctionnels, le montant de l'indemnisation est toujours égal au coût de remplacement ou de réparation de l'équipement perdu ou détérioré.

Article 8

Besoins concrets immédiats des passagers

En cas d'accident résultant de l'utilisation d'un autobus ou d'un autocar, le transporteur fournit une assistance raisonnable portant sur les besoins concrets immédiats des passagers suite à l'accident. L'assistance fournie ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité.

CHAPITRE III

DROITS DES PERSONNES HANDICAPEES ET DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Article 9

Droit au transport

1. Les transporteurs, agents de voyages et voyagistes ne peuvent refuser d'accepter une réservation, d'émettre ou fournir un billet ou de faire monter à bord une personne au motif de son handicap ou de sa mobilité réduite.
2. Aucun supplément n'est demandé aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite pour leurs réservations et leurs billets.

Article 10

Exceptions et conditions particulières

1. Nonobstant l'article 9, paragraphe 1, les transporteurs, agents de voyages et voyagistes peuvent refuser d'accepter une réservation, d'émettre ou fournir un billet ou de faire monter à bord une personne en raison de son handicap ou de sa mobilité réduite:
 - a) afin de respecter les exigences applicables en matière de sécurité prévues par le droit international, le droit de l'Union ou le droit national ou de respecter les exigences en matière de santé et de sécurité établies par les autorités compétentes;
 - b) lorsque la conception du véhicule ou les infrastructures, y compris les arrêts et stations d'autobus, rendent physiquement impossible la montée, la descente ou le transport de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite dans des conditions sûres et réalisables sur le plan opérationnel.
2. En cas de refus d'accepter une réservation ou d'émettre ou fournir un billet pour les motifs indiqués au paragraphe 1, les transporteurs, agents de voyages et voyagistes s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, d'informer la personne concernée d'un service de rechange acceptable exploité par le transporteur.

3. Si une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite qui dispose d'une réservation ou d'un billet et qui s'est conformée aux exigences de l'article 14, paragraphe 1, point a), se voit néanmoins refuser la permission de monter en raison de son handicap ou de sa mobilité réduite, ladite personne et toute personne l'accompagnant conformément au paragraphe 4 du présent article, se voient offrir le choix entre:

- a) le droit au remboursement et, s'il y a lieu, un service de transport de retour gratuit dans les meilleurs délais jusqu'au point de départ initial tel qu'établi dans le contrat de transport; et
- b) la poursuite du voyage ou le réacheminement par d'autres services de transport raisonnables jusqu'au lieu de destination, tel qu'établi dans le contrat de transport, excepté dans les cas où cela s'avère impossible.

Le droit au remboursement de la somme versée pour le billet n'est pas affecté par l'absence de notification en vertu de l'article 14, paragraphe 1, point a).

4. Dans les mêmes conditions que celles énoncées au paragraphe 1, point a), un transporteur, agent de voyages ou voyageur peut demander qu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite soit accompagnée par une autre personne capable de lui fournir l'assistance qu'elle requiert, en cas de stricte nécessité. Cet accompagnant est transporté gratuitement et, dans la mesure du possible, une place lui est attribuée à côté de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite.

5. Lorsque les transporteurs, les agents de voyages ou les voyagistes ont recours au paragraphe 1, ils en communiquent immédiatement les raisons à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite, et, sur demande, l'en informe par écrit dans un délai de cinq jours ouvrables à compter de sa demande.

Article 11

Accessibilité et information

1. En collaboration avec les organisations représentatives des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite, les transporteurs et les entités gestionnaires de stations établissent, le cas échéant par l'intermédiaire de leurs organisations, des conditions d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, ou disposent déjà de telles conditions.
2. Les conditions d'accès prévues au paragraphe 1 sont portées à la connaissance du public par les transporteurs et les entités gestionnaires de stations directement ou sur l'internet, dans les mêmes langues que celles dans lesquelles les informations sont généralement fournies à l'ensemble des passagers.
3. Les voyagistes mettent à disposition les conditions d'accès prévues au paragraphe 1 qui s'appliquent aux trajets inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu'ils organisent, commercialisent ou proposent à la vente.

4. Les informations relatives aux conditions d'accès visées aux paragraphes 2 et 3 sont communiquées sous une forme matérielle à la demande du passager.

5. Les transporteurs, les agents de voyages et les voyageurs veillent à ce que toutes les informations générales pertinentes concernant les trajets et les conditions de transport soient mises à la disposition des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, dans des formats appropriés et accessibles, y compris, le cas échéant, pour les réservations et les informations en ligne. Les informations sont communiquées sous une forme matérielle à la demande du passager.

Article 12

Désignation des stations

Les États membres désignent les stations d'autobus et d'autocar dans lesquelles une assistance est fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. Les États membres en informent la Commission. La Commission diffuse sur l'internet une liste des stations d'autobus et d'autocars ainsi désignées.

Article 13

Droit à une assistance dans les stations désignées et à bord des autobus et des autocars

1. Sous réserve des conditions d'accès prévues à l'article 11, paragraphe 1, les transporteurs et les entités gestionnaires de stations fournissent gratuitement, dans le cadre de leurs compétences respectives, dans les stations désignées par un État membre, l'assistance visée à l'annexe I, point a), aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2. Sous réserve des conditions d'accès prévues à l'article 11, paragraphe 1, les transporteurs fournissent gratuitement, à bord des autobus et des autocars, l'assistance visée à l'annexe I, point b), aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

Article 14

Conditions auxquelles est fournie l'assistance

1. Les transporteurs et les entités gestionnaires de stations coopèrent afin de fournir une assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, à condition que:

- a) le besoin d'assistance de la personne soit notifié aux transporteurs, entités gestionnaires de stations, agents de voyages ou voyageurs au plus tard deux jours ouvrables à l'avance; et
- b) les personnes concernées se présentent à l'endroit indiqué:
 - i) à l'heure fixée à l'avance par le transporteur, qui ne doit pas précéder de plus de soixante minutes l'heure de départ annoncée; ou
 - ii) si aucune heure n'a été fixée, au moins trente minutes avant l'heure de départ annoncée.

2. Outre le paragraphe 1, la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite informe le transporteur, l'agent de

voyages ou le voyageur de ses besoins particuliers en ce qui concerne la place assise lors de la réservation ou de l'achat à l'avance du billet, pour autant que cette nécessité soit connue à ce moment-là.

3. Les transporteurs, entités gestionnaires de stations, agents de voyages et voyageurs prennent toutes les mesures nécessaires pour faciliter la réception des notifications effectuées par des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite faisant état de leur besoin d'assistance. Cette obligation s'applique dans l'ensemble des stations désignées et de leurs points de vente, y compris à la vente par téléphone et sur l'internet.

4. À défaut de la notification visée au paragraphe 1, point a), et au paragraphe 2, les transporteurs, les entités gestionnaires de stations, les agents de voyages et les voyageurs s'efforcent dans la mesure du possible de fournir à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite l'assistance nécessaire pour pouvoir monter, obtenir sa correspondance ou descendre pour le service pour lequel elle a acheté un billet.

5. L'entité gestionnaire de la station indique l'endroit, à l'intérieur ou à l'extérieur de la station, où les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite peuvent annoncer leur arrivée et demander une assistance. Cet endroit est clairement signalé et fournit, dans des formats accessibles, des informations de base sur la station et l'assistance offerte.

Article 15

Transmission d'informations aux tiers

Si un agent de voyages ou un voyageur reçoit une notification visée à l'article 14, paragraphe 1, point a), il transmet l'information au transporteur ou à l'entité gestionnaire de la station dans les meilleurs délais, pendant les heures normales de bureau.

Article 16

Formation

1. Les transporteurs et, le cas échéant, les entités gestionnaires de stations, fixent des procédures de formation au handicap, y compris des consignes, et veillent à ce que:

- a) leur personnel, à l'exception des chauffeurs, y compris les personnes employées par toute autre partie exécutante, qui fournit une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, reçoive une formation ou dispose de consignes, conformément à l'annexe II, points a) et b); et
- b) leur personnel, y compris les chauffeurs, qui travaille en contact direct avec les passagers ou traitent les questions en rapport avec les passagers, reçoive une formation ou dispose de consignes, conformément à l'annexe II, point a).

2. Un État membre peut, pour une période maximale de deux ans à compter de ... (*), octroyer une dérogation à l'application du paragraphe 1, point b), concernant la formation des chauffeurs.

(*) La date d'application du présent règlement.

Article 17

Indemnisation pour les fauteuils roulants et les autres équipements de mobilité

1. Les transporteurs et les entités gestionnaires de stations sont responsables lorsqu'ils ont causé la perte ou la détérioration de fauteuils roulants, de tout autre équipement de mobilité ou d'appareils et accessoires fonctionnels en fournissant leur assistance. La perte ou la détérioration est indemnisée par le transporteur ou l'entité gestionnaire de station qui en est responsable.
2. L'indemnisation visée au paragraphe 1 équivaut au coût de remplacement ou de réparation de l'équipement ou des appareils et accessoires fonctionnels perdus ou endommagés.
3. Le cas échéant, tout est mis en œuvre pour mettre rapidement à disposition un équipement ou des accessoires de remplacement, à titre temporaire. Les fauteuils roulants, les autres équipements de mobilité ou les appareils et accessoires fonctionnels présentent, dans la mesure du possible, des caractéristiques techniques et fonctionnelles similaires à ceux qui ont été perdus ou endommagés.

Article 18

Déroations

1. Sans préjudice de l'article 2, paragraphe 4, les États membres peuvent octroyer une dérogation à l'application de tout ou partie des dispositions du présent chapitre en ce qui concerne les services réguliers nationaux, à condition qu'ils s'assurent que le niveau de protection des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite garanti par leur législation nationale est au moins équivalent à celui garanti par le présent règlement.
2. Les États membres notifient à la Commission les dérogations octroyées conformément au paragraphe 1. La Commission prend les mesures appropriées si une dérogation n'est pas jugée conforme aux dispositions du présent article. Au plus tard le ... (*), la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les dérogations octroyées conformément au paragraphe 1.

CHAPITRE IV

DROITS DES PASSAGERS EN CAS D'ANNULATION OU DE RETARD

Article 19

Poursuite du voyage, réacheminement et remboursement

1. Lorsqu'un transporteur peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un service de transport régulier soit annulé ou à ce que son départ d'une station soit retardé de plus de cent vingt minutes, les passagers se voient immédiatement offrir le choix entre:
 - a) la poursuite du voyage ou le réacheminement vers la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport dans des conditions comparables et dans les meilleurs délais;
 - b) le remboursement du prix du billet et, s'il y a lieu, un service de transport de retour gratuit, en autobus ou en autocar,

dans les meilleurs délais jusqu'au point de départ initial tel qu'établi dans le contrat de transport.

2. Lorsqu'un service régulier est annulé ou si son départ d'un arrêt d'autobus est retardé de plus de cent vingt minutes, les passagers ont droit à la poursuite de leur voyage, au réacheminement ou au remboursement du prix du billet de la part du transporteur.

3. Le remboursement du billet prévu au paragraphe 1, point b), et au paragraphe 2 s'effectue dans un délai de quatorze jours après que l'offre en a été faite ou que la demande en a été reçue. Le remboursement couvre la totalité du coût du billet au tarif auquel il a été acheté, pour la ou les parties non effectuées du trajet et pour la ou les parties déjà effectuées si le trajet ne présente plus aucun intérêt par rapport au plan de voyage initial du passager. En cas de carte de transport ou d'abonnement, le remboursement équivaut à la proportion que représente le trajet dans le coût total de la carte ou de l'abonnement. Le remboursement s'effectue en espèces, à moins que le passager accepte une autre forme de remboursement.

Article 20

Information

1. En cas d'annulation ou de départ retardé d'un service de transport régulier, les passagers partant de stations sont informés de la situation par le transporteur ou, le cas échéant, par l'entité gestionnaire de station, dans les plus brefs délais et en tout état de cause au plus tard trente minutes après l'heure de départ prévue, ainsi que de l'heure estimée de départ, dès que ces informations sont disponibles.
2. Si des passagers manquent un service de correspondance établi en fonction des horaires en raison d'une annulation ou d'un retard, le transporteur ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire de station s'efforce, dans la mesure du raisonnable, d'informer les passagers concernés des autres correspondances disponibles.
3. Le transporteur ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire de station, veille à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent, dans des formats accessibles, les informations nécessaires en vertu des paragraphes 1 et 2.

Article 21

Assistance en cas d'annulation ou de départs retardés

En cas d'annulation ou de départ d'une station retardé de plus de deux heures pour un voyage dont la durée prévue excède trois heures, le transporteur offre gratuitement au passager:

- a) des collations, des repas ou des rafraîchissements en quantité raisonnable compte tenu du délai d'attente ou du retard, pour autant qu'il y en ait à bord du bus ou dans la station ou qu'ils puissent raisonnablement être livrés;
- b) une aide pour la recherche d'une chambre d'hôtel ou d'une autre forme d'hébergement ainsi qu'une aide pour assurer son transport entre la station et le lieu d'hébergement si un séjour d'une nuit ou plus s'avère nécessaire.

(*) Cinq ans après la date d'application du présent règlement.

Lors de l'application du présent article, le transporteur accorde une attention particulière aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, ainsi que des personnes qui les accompagnent.

Article 22

Autres voies de recours

Aucune disposition du présent chapitre ne saurait empêcher les passagers de saisir les juridictions nationales pour demander des dommages-intérêts conformément au droit national en réparation du préjudice résultant de l'annulation ou du retard de services réguliers.

CHAPITRE V

REGLES GENERALES CONCERNANT L'INFORMATION ET LES PLAINTES

Article 23

Droit à l'information sur le voyage

Les transporteurs et les entités gestionnaires de stations, dans leurs domaines respectifs de compétence, fournissent aux passagers des informations adéquates tout au long du voyage. Dans la mesure du possible, ces informations sont fournies sur demande dans des formats appropriés.

Article 24

Informations sur les droits des passagers

1. Les transporteurs et entités gestionnaires de stations veillent, dans leurs domaines respectifs de compétences, à ce que les passagers reçoivent, au plus tard au moment du départ, des informations pertinentes et compréhensibles concernant leurs droits au titre du présent règlement. Les informations sont communiquées dans les stations et, le cas échéant, sur l'internet. À la demande d'une personne handicapée ou d'une personne à mobilité réduite, les informations sont communiquées dans un format accessible. Parmi ces informations, figurent les coordonnées de l'organisme ou des organismes chargés du contrôle de l'application du présent règlement désignés par l'État membre en vertu de l'article 27, paragraphe 1.

2. Afin de se conformer à l'obligation d'information visée au paragraphe 1, les transporteurs et les entités gestionnaires de stations peuvent utiliser un résumé des dispositions du présent règlement établi par la Commission dans toutes les langues officielles des institutions de l'Union européenne et mis à leur disposition.

Article 25

Plaintes

Les transporteurs établissent un mécanisme de traitement des plaintes concernant les droits et obligations prévus aux articles 4 et 8 et aux articles 9 à 24, ou disposent déjà d'un tel mécanisme.

Article 26

Dépôt des plaintes

Un passager visé par le présent règlement qui souhaite déposer une plainte auprès du transporteur en vertu des articles 4 et 8 et des articles 9 à 24, l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le service régulier a été exécuté ou

aurait dû être exécuté. Dans un délai d'un mois suivant la réception de la plainte, le transporteur informe le passager que sa plainte a été retenue, rejetée ou est toujours à l'examen. La réponse définitive doit lui être donnée dans un délai de trois mois maximum à compter de la date de réception de la plainte.

CHAPITRE VI

APPLICATION ET ORGANISMES NATIONAUX CHARGÉS DE L'APPLICATION

Article 27

Organismes nationaux chargés de l'application

1. Chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes, nouveaux ou existants, chargés de l'application du présent règlement en ce qui concerne les services réguliers à partir de lieux situés sur son territoire et les services réguliers en provenance d'un pays tiers à destination de ces lieux. Chaque organisme prend les mesures nécessaires pour assurer le respect des dispositions du présent règlement.

Chaque organisme est indépendant des transporteurs, voyagistes et entités gestionnaires de stations en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et son processus de prise de décision.

2. Les États membres informent la Commission de l'organisme ou des organismes désignés conformément au présent article.

3. Tout passager peut déposer une plainte pour infraction alléguée au présent règlement, conformément à son droit national, auprès de l'organisme compétent désigné en vertu du paragraphe 1 ou auprès de tout autre organisme compétent désigné par un État membre.

Un État membre peut décider:

- que le passager est tenu, dans un premier temps, de déposer une plainte pour ce qui concerne les articles 4 et 8 et les articles 9 à 24 auprès du transporteur; et/ou
- que l'organisme national chargé de l'application ou tout autre organisme compétent désigné par l'État membre agit en tant qu'instance de recours pour les plaintes n'ayant pas été réglées en application de l'article 26.

Article 28

Rapport sur l'application

Les organismes chargés de l'application désignés en vertu de l'article 27, paragraphe 1, publient, au plus tard le 1^{er} juin ... (*) et, par la suite, tous les deux ans, un rapport concernant leurs activités des deux années civiles précédentes, contenant en particulier une description des mesures prises pour faire appliquer le présent règlement, et des statistiques sur les plaintes et les sanctions appliquées.

Article 29

Coopération entre les organismes chargés de l'application

Les organismes nationaux chargés de l'application visés à l'article 27, paragraphe 1, s'échangent, le cas échéant, des informations sur leurs travaux ainsi que sur leurs principes et pratiques de prise de décision. La Commission les assiste dans cette tâche.

(*) Deux ans après la date d'application du présent règlement.

*Article 30***Sanctions**

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer leur application. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ce régime de sanctions et ces mesures à la Commission au plus tard le ... (*) et l'informent sans délai de toute modification ultérieure les concernant.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES*Article 31***Rapport**

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement et les effets du présent règlement, au plus tard le ... (**). Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions législatives destinées à mettre en œuvre de manière plus détaillée les dispositions du présent règlement ou à le modifier.

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

Fait à ..., le ...

Par le Parlement européen

Le président

...

*Article 32***Modification du règlement (CE) n° 2006/2004**

À l'annexe du règlement (CE) n° 2006/2004, le point suivant est ajouté:

«18. Règlement (UE) n° .../2010 du Parlement européen et du Conseil du ... concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar (*)

(*) JO ...».

*Article 33***Entrée en vigueur**

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

Il est applicable à partir du ... (**).

*Article 34***Publication**

Le présent règlement est publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Par le Conseil

Le président

...

(*) La date d'application du présent règlement.

(**) Trois ans après la date d'application du présent règlement.

(***) Deux ans après la date de publication.

ANNEXE I

Assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite**a) Assistance dans les stations désignées**

Assistance et dispositions nécessaires pour permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite:

- de communiquer leur arrivée à la station et leur demande d'assistance aux endroits indiqués,
- de se déplacer de l'endroit indiqué jusqu'au guichet d'enregistrement, à la salle d'attente et à la zone d'embarquement,
- de monter à bord du véhicule, avec mise à disposition d'ascenseurs, de fauteuils roulants ou d'autre type d'assistance appropriée,
- de charger leurs bagages,
- de récupérer leurs bagages,
- de descendre du véhicule,
- de faire monter à bord d'un autobus ou d'un autocar un chien d'assistance reconnu,
- de se rendre jusqu'à leur siège.

b) Assistance à bord

Assistance et dispositions nécessaires pour permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite:

- d'obtenir, dans des formats accessibles, les informations essentielles concernant un voyage à condition que le passager en fasse la demande,
 - de monter et de descendre lors des pauses pendant un voyage si du personnel autre que le chauffeur est présent à bord.
-

ANNEXE II

Formation au handicap**a) Formation de sensibilisation au handicap**

La formation du personnel qui s'occupe directement des passagers comprend les éléments suivants:

- une sensibilisation et les réponses appropriées à apporter aux passagers souffrant de handicaps physiques, sensoriels (auditifs et visuels), de handicaps cachés ou de troubles de l'apprentissage, y compris la distinction entre les différentes capacités des personnes dont la mobilité, l'orientation ou la communication peuvent être limitées,
- les obstacles rencontrés par les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, notamment sur le plan des attitudes, de l'environnement matériel et de l'organisation,
- les chiens d'assistance reconnus, y compris le rôle et les besoins d'un chien d'assistance,
- la gestion des événements imprévus,
- les capacités interpersonnelles et les méthodes de communication avec les personnes sourdes et malentendantes, les personnes malvoyantes et les personnes présentant des troubles de la parole et de l'apprentissage,
- le maniement prudent des fauteuils roulants et autres équipements de mobilité de manière à éviter de les endommager (pour l'ensemble du personnel chargé de la manutention des bagages, le cas échéant).

b) Formation à l'assistance aux personnes handicapées

La formation du personnel directement concerné par l'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite comprend les éléments suivants:

- la manière d'aider les utilisateurs de fauteuils roulants à s'asseoir dans un fauteuil roulant et à en sortir,
 - l'aptitude à l'assistance des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite accompagnées d'un chien d'assistance reconnu, y compris le rôle et les besoins de ces chiens,
 - les techniques d'accompagnement des passagers malvoyants et de prise en charge et de transport des chiens d'assistance reconnus,
 - la connaissance des types d'équipement pouvant assister les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite et du maniement de ces équipements,
 - l'utilisation des équipements d'assistance à la montée et à la descente employés et la connaissance des procédures appropriées d'assistance à la montée et à la descente permettant d'assurer la sécurité et la dignité des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite,
 - une compréhension de la nécessité d'une assistance fiable et professionnelle et la sensibilisation au fait que certains passagers handicapés peuvent ressentir une certaine vulnérabilité au cours du voyage en raison de leur dépendance vis-à-vis de l'assistance fournie,
 - une connaissance des premiers secours.
-

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 4 décembre 2008, la Commission a présenté la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs ⁽¹⁾.

Le 23 avril 2009, le Parlement européen a rendu son avis en première lecture ⁽²⁾.

Le 17 décembre 2009, le Conseil est parvenu à un accord politique sur le projet de règlement. Après mise au point du texte par les juristes-linguistes, le Conseil a adopté sa position en première lecture le 11 mars 2010, conformément à la procédure législative ordinaire prévue à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Lors de ses travaux, le Conseil a tenu compte de l'avis du Comité économique et social européen. Le Comité des régions n'a pas souhaité rendre un avis.

II. ANALYSE DE LA POSITION EN PREMIÈRE LECTURE

1) Observations générales

La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar s'inscrit dans l'objectif général de l'Union européenne visant à garantir l'égalité de traitement des passagers, quel que soit le mode de transport choisi par ceux-ci. Une législation de nature similaire a déjà été adoptée pour les passagers voyageant par voie aérienne ⁽³⁾ ou ferroviaire ⁽⁴⁾. La proposition comprend des dispositions sur la responsabilité en cas de décès ou de lésions corporelles des passagers ou de perte ou de détérioration de leurs bagages, des solutions automatiques en cas d'interruption du voyage, le traitement des plaintes et les moyens d'obtenir réparation, l'information des passagers et d'autres initiatives. Elle établit en outre des règles relatives à l'information et à l'assistance des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

Bien que le Conseil fût d'accord avec la Commission quant à l'objectif de la proposition, l'approche qu'il a retenue impliquait des modifications importantes de la proposition initiale. Plusieurs des dispositions proposées n'étaient pas acceptables parce qu'elles faisaient peser une charge administrative trop lourde entraînant des coûts connexes trop importants pour les transporteurs et les administrations nationales, sans apporter à l'égard des passagers une valeur ajoutée suffisante pour contrebalancer ces inconvénients. D'autres ont été reformulées en tenant compte des différentes législations en vigueur dans les États membres, afin d'éviter tout conflit entre la proposition de règlement et le droit en vigueur des États membres et de l'Union européenne; d'autres encore ont été reformulées en vue de simplifier et de clarifier le règlement.

En conséquence, la position en première lecture du Conseil modifie, dans une certaine mesure, la proposition initiale de la Commission en la reformulant et en supprimant plusieurs dispositions. Dans ces conditions, le Conseil n'a pu accepter aucun des amendements figurant dans l'avis rendu en première lecture par le Parlement européen qui se rapportent à ces dispositions supprimées.

Le Conseil recherche une solution équilibrée, qui tienne compte des droits des passagers tout autant que de la nécessité d'assurer la viabilité économique des opérateurs du secteur du transport par autobus et autocar, constituée essentiellement de petites et moyennes entreprises; c'est pourquoi il a intégré l'amendement 3 du Parlement européen dans sa position en première lecture.

⁽¹⁾ Doc. 16933/08.

⁽²⁾ Doc. A6-0250/2009.

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO L 46 du 17.2.2004, p. 1) et règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (JO L 204 du 26.7.2006, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315 du 3.12.2007, p. 14).

2) Questions clés

i) *Champ d'application*

Dans la proposition initiale de la Commission, le règlement devait s'appliquer d'une manière générale au transport des passagers qui empruntent les services réguliers d'entreprises d'autobus ou d'autocars. Les États membres n'étaient autorisés à exclure de ce champ que les services de transport urbain, de transport suburbain et de transport régional couverts par des contrats de service public, à condition que ces contrats offrent aux passagers un niveau de protection de leurs droits qui soit comparable à celui que prévoyait le règlement. En outre, le Parlement européen a introduit un amendement autorisant les États membres à exclure, sous la condition susmentionnée, le transport urbain et suburbain, mais pas le transport régional.

Le Conseil ne pouvait accepter le champ d'application proposé par la Commission, ni les amendements du PE qui s'y rapportaient (1, 2 et 81), parce qu'il estime que le transport urbain, suburbain et régional rentre dans le cadre de la subsidiarité.

Faire rentrer le transport régional dans le champ d'application, comme le proposait le Parlement européen, pourrait poser des problèmes tant pour les passagers que pour le secteur: dans les grands centres urbains, les entreprises exploitent généralement un réseau complet de transport comprenant des services d'autobus, des services de métro, des trains de banlieue et des services de tram, tous ces services étant fréquemment de nature urbaine, suburbaine et régionale. Restreindre l'exclusion aux seuls services urbains et suburbains aurait pour effet de soumettre des parties de ces réseaux à des règles conçues pour les longues distances. Les entreprises exploitant ces réseaux devraient alors, au sein d'un même réseau, gérer plusieurs systèmes d'indemnisation, dont certains ne conviendraient pas vraiment à ce type de transport. La situation serait aussi confuse pour les voyageurs empruntant ces réseaux, qui auraient du mal à savoir quelles sont les règles effectivement applicables.

En outre, comme le règlement en vigueur sur les droits des passagers voyageant par voie ferroviaire prévoit une possibilité d'exclusion des services ferroviaires régionaux, le fait que le règlement sur les droits des passagers se déplaçant en autobus ne prévoie pas de disposition correspondante risquerait de fausser la concurrence entre les deux secteurs. Or, les services d'autobus et de chemin de fer sont souvent utilisés comme des alternatives.

C'est pourquoi le Conseil n'a pu accepter les amendements du PE relatifs au champ d'application. Il propose dès lors que le projet de règlement s'applique aux passagers empruntant des services de transport nationaux et internationaux réguliers, tout en préservant la possibilité, au niveau national, d'exclure les services réguliers de transport urbain, suburbain et régional. Il introduit en outre une disposition garantissant l'application de certains droits de base à tous les services d'autobus et d'autocar sans exception (conditions contractuelles et tarifs non discriminatoires et droit au transport des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, ainsi que les dérogations s'y rapportant).

Les États membres sont autorisés à octroyer, pour une durée maximale de cinq ans, une dérogation, renouvelable deux fois, à l'application des dispositions du règlement aux services réguliers nationaux. Ils peuvent aussi octroyer, pour une durée maximale de cinq ans, une dérogation renouvelable pour certains services réguliers dont une part importante, comprenant au moins un arrêt prévu, est exploitée en dehors de l'UE.

En outre, concernant toujours le champ d'application, une disposition particulière prévoit que les États membres qui peuvent assurer que le niveau de protection des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite garanti par leur législation nationale est au moins équivalent à celui garanti par le présent règlement peuvent maintenir intégralement leurs règles nationales.

ii) *Modifications des infrastructures*

En ce qui concerne les infrastructures, le Conseil est disposé à encourager et appuyer toute initiative relative à du nouveau matériel et de nouvelles infrastructures qui ont été acquis ou construits en tenant compte des besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, comme l'indique clairement un considérant. Le règlement faisant toutefois partie du cadre législatif sur la protection des consommateurs, il ne peut inclure d'obligations relatives à des exigences techniques imposées aux transporteurs pour modifier ou remplacer des véhicules ou des infrastructures et du matériel à des stations. C'est pourquoi les amendements du PE relatifs à des modifications des infrastructures n'ont pu être acceptés (6 à 10).

iii) Indemnisation et assistance en cas d'accident

La proposition de la Commission fixe les règles régissant la responsabilité des compagnies d'autobus ou d'autocars à l'égard des passagers et de leurs bagages. Les passagers vont bénéficier de règles harmonisées sur la responsabilité des compagnies d'autobus et d'autocars: ces dernières sont soumises, pour tout dommage d'un montant égal ou inférieur à 220 000 euros, à une responsabilité objective (c'est-à-dire ne peuvent exclure ou limiter leur responsabilité en prouvant que l'accident n'est pas dû à une faute de leur part). Si le montant du dommage est supérieur à 220 000 euros, la responsabilité sera fondée sur la faute, mais elle est illimitée. Les passagers qui subissent un accident auront droit à une avance afin de faire face aux difficultés financières auxquelles eux-mêmes ou leur famille pourraient être confrontés à la suite du décès ou des lésions corporelles.

Cependant, les régimes de responsabilité en vigueur dans les États membres sont très différents en ce qui concerne la base de la responsabilité (objective et illimitée, objective sauf cas de force majeure et fondée sur la faute), et ils ne peuvent être rapprochés. En outre, les diverses législations comportent des éléments repris de la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (directive «assurance véhicules»), et des éléments repris du droit national allant plus loin que le droit de l'UE. Ces textes réglementent déjà la responsabilité à l'égard des passagers d'autobus et il est essentiel d'éviter des conflits entre le règlement et la directive «assurance véhicules».

C'est pourquoi le Conseil a choisi une approche qui fait fond sur le système en vigueur tout en ajoutant quelques éléments fondamentaux d'harmonisation. Un seuil par passager et par bagage est proposé: en cas de décès ou de lésion corporelle, 220 000 euros par passager; en cas de perte ou de détérioration d'un bagage, 500 euros pour les services urbains, suburbains et régionaux et 1 200 euros pour les autres services réguliers. L'indemnisation pour les bagages serait ainsi alignée sur celle prévue dans le règlement «transport ferroviaire» tout en tenant compte des particularités du transport urbain, suburbain et régional. Pour les fauteuils roulants, l'équipement de mobilité ou les appareils et accessoires fonctionnels, le texte du Conseil prévoit qu'ils seront toujours remboursés totalement et non assimilés à des bagages ordinaires, même lorsque le dommage est survenu en apportant une aide (dans l'esprit de l'amendement 46 du PE).

En outre, le texte a été adapté pour assurer aux passagers une assistance portant sur leurs besoins concrets immédiats suite à un accident. Cette disposition, qui ne figure pas dans la directive «assurance véhicules», constitue un avantage réel pour les passagers d'autobus sans augmenter considérablement la charge administrative des compagnies d'autobus ou d'autocars.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil n'a pu accepter l'approche proposée par la Commission ni les amendements du PE se rapportant à la responsabilité (18 à 24).

iv) Droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite

Le Conseil soutient sans réserve l'objectif de la Commission consistant à veiller à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite disposent d'un accès non discriminatoire aux autobus et aux autocars. Il suit donc de près la proposition de la Commission, en modifiant toutefois certaines dispositions pour les rendre applicables et en apportant certaines simplifications et clarifications. Dans le cadre de ce chapitre, le Conseil a intégré dans son texte plusieurs amendements du PE, en tout, en partie, ou dans leur esprit.

En ce qui concerne les exceptions au droit au transport, la Commission avait proposé qu'une personne handicapée puisse se voir refuser l'accès à un bus ou un autocar en raison d'exigences liées à la sécurité ou à la taille du véhicule. Le Conseil a apporté un certain nombre d'améliorations, faisant référence à la conception du véhicule plutôt qu'à sa taille, intégrant ainsi en substance ou dans leur esprit les amendements 26 et 27 du PE. Il a en outre accepté l'amendement 37 pour ce qui est du choix à offrir à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite dont l'embarquement est refusé.

Selon la proposition initiale, le transporteur pouvait demander qu'une personne handicapée ou à mobilité réduite soit accompagnée par une autre personne capable de lui fournir l'assistance requise. La position en première lecture du Conseil prévoit que, si le transporteur fait une telle demande dans le cadre d'un service de transport de passagers, l'accompagnant est transporté gratuitement et que, dans la mesure du possible, une place lui est attribuée à côté de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite - disposition qui intègre dans son essence l'amendement 29 du PE.

La position en première lecture du Conseil prévoit des conditions d'accès non discriminatoires, qui doivent être portées à la connaissance du public dans des formats appropriés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite - acceptant par là, en tout ou en partie, les amendements 31 et 32 du PE. En outre, la Commission doit diffuser sur Internet une liste des stations d'autobus et d'autocars, désignées par les États membres, dans lesquelles une assistance est fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite - ce qui reflète l'amendement 36 du PE.

Une assistance sera fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite à condition que la personne concernée informe le transporteur ou l'exploitant de la station au moins deux jours ouvrables à l'avance (la Commission avait proposé 48 heures) et soit présente à l'endroit indiqué au moins 60 minutes avant l'heure de départ annoncée. Le Conseil ne pouvait donc accepter l'amendement 39 du PE, qui proposait un délai plus court (24 heures). En outre, si la personne a des besoins particuliers en ce qui concerne la place assise, le passager doit en informer le transporteur lors de la réservation, si ces besoins sont connus à ce moment-là. Cette exigence additionnelle, introduite par le Conseil, permettra au transporteur de pourvoir à ces besoins spécifiques et de fournir le meilleur service possible à la personne concernée.

Pour ce qui est de l'assistance à bord, le Conseil a limité la portée de la proposition initiale de la Commission: le texte de son projet prévoit que les informations doivent être données dans un format accessible et qu'une assistance pour embarquer et débarquer lors des pauses pendant un voyage doit être fournie; ce dernier point n'est toutefois applicable que si du personnel autre que le chauffeur est présent à bord, pour tenir compte du fait que la plupart des véhicules sont exploités par le chauffeur seul et que fournir une assistance durant le voyage aurait des répercussions sur les heures de conduite et, partant, sur les exigences de sécurité.

L'aide aux personnes handicapées et à mobilité réduite doit être fournie gratuitement à des stations dotées en personnel désignées par les États membres, et le personnel fournissant une aide directe à ces personnes devrait avoir reçu une formation adéquate à l'assistance aux personnes handicapées; le personnel, y compris les chauffeurs, qui s'occupe directement des passagers devrait recevoir une formation de sensibilisation au handicap.

v) *Droits des passagers en cas d'annulation ou de retard*

La proposition de la Commission prévoyait des obligations pour les compagnies d'autobus ou d'autocars en cas de voyages interrompus du fait de l'annulation d'un service ou de retards: elles devaient payer une indemnisation à hauteur de 100 % du prix du billet si elles ne fournissaient pas d'autres services correspondants ou les informations requises.

Si le Conseil soutient pleinement le principe selon lequel les transporteurs et les exploitants de stations doivent prendre soin de leurs passagers, il a modifié la proposition de la Commission pour tenir compte de la structure particulière du secteur des autobus et des autocars. Il a prévu un traitement différent selon que les passagers partent de stations ou d'arrêts d'autobus, car il n'est ni possible, ni raisonnable de fournir, par exemple, les mêmes informations sur les retards à un arrêt d'autobus ou dans une station dotée en personnel.

Si le retard est supérieur à deux heures ou si le voyage est annulé, le passager peut choisir soit de poursuivre le voyage avec le même mode de transport ou via un transfert, soit de demander le remboursement de son billet (effectué dans les 14 jours suivant l'incident) et, s'il y a lieu, un transport de retour gratuit. Si le retard est supérieur à deux heures pour un voyage dont la durée prévue excède trois heures, le transporteur est tenu d'offrir aux passagers partant d'une station un repas ou des rafraîchissements - dans l'esprit de l'amendement 53 du PE -, mais il ne doit pas fournir un hébergement, même s'il doit offrir une aide pour la recherche d'un hébergement. Les passagers d'autobus et d'autocars ne bénéficieront toutefois pas d'indemnités supplémentaires (outre le prix du billet) comme c'est le cas pour les passagers de transports maritimes et ferroviaires. Les amendements du PE traitant d'indemnisation et d'hébergement n'ont dès lors pas été retenus (49, 50, 51, 52, 54 et 55).

Le Parlement européen a introduit certains amendements (56 et 57) traitant d'indemnisation et d'assistance en cas de retards à l'arrivée et des dérogations correspondantes en cas de force majeure, qui dégageraient le transporteur de sa responsabilité lorsque le dommage est causé par des circonstances étrangères à ses activités et qu'il n'aurait pu prévoir. Le Conseil n'a pas repris ces amendements parce que son texte ne prévoit pas de disposition traitant d'indemnisation en cas de retard à l'arrivée.

De telles indemnisations viendraient s'ajouter aux obligations des compagnies d'autobus et d'autocars et entraîneraient une charge excessive; de surcroît, les chauffeurs seraient soumis à pression pour respecter l'horaire à tout prix, ce qui compromettrait la sécurité routière.

L'amendement 58 concernant les informations à donner dans une forme accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite a été repris par le Conseil.

vi) *Règles générales sur l'information des passagers, le traitement des plaintes et les organismes nationaux chargés de l'application*

Selon la position en première lecture du Conseil, les transporteurs et les entités gestionnaires de stations fournissent, dans leurs domaines de compétence respectifs, des informations adéquates aux passagers tout au long du voyage, dans un format accessible lorsque c'est possible. Ils donnent en outre aux passagers des informations pertinentes et compréhensibles sur leurs droits, dans l'esprit de l'amendement 62 du PE.

En ce qui concerne les plaintes, la proposition de la Commission contenait des règles sur leur traitement par les transporteurs, prévoyant en particulier les lourdes conséquences juridiques du fait de ne pas y répondre.

Tout en approuvant la proposition quant au principe, le Conseil introduit davantage de souplesse dans le système afin d'éviter toute conséquence imprévue pour les systèmes juridiques ou les structures administratives des États membres. Ainsi, pour éviter tout travail administratif supplémentaire, il n'a pas repris l'amendement 64 du PE, qui prévoyait d'obliger les compagnies d'autobus et d'autocars à rédiger un rapport annuel détaillé sur les plaintes reçues.

En outre, le Parlement européen a suggéré que les organismes nationaux chargés du contrôle de l'application soient indépendants (amendement 65). La position en première lecture du Conseil précise plus clairement que ces organismes devraient être indépendants des transporteurs, des voyageurs et des exploitants de stations.

vii) *Date d'application du règlement*

La Commission avait proposé que le règlement entre en vigueur vingt jours après sa publication au Journal officiel de l'UE et s'applique un an après cette date.

Selon la position en première lecture du Conseil, le règlement sera d'application deux ans après sa publication - ce qui reprend dans son essence l'amendement 69 du PE.

3) Autres amendements adoptés par le Parlement européen

La position en première lecture ne reprend pas certains autres amendements, qui portent sur:

- les modifications de la définition du «contrat de transport» (amendement 13), du «vendeur de billets» (amendement 14), du «voyagiste» (amendement 15) et de «l'annulation» (amendement 16);
- la nouvelle définition proposée pour les termes «formats accessibles» (amendement 17);
- la référence aux «personnes incapables de voyager sans assistance en raison de leur âge» (enfants et personnes âgées) (amendement 34);
- une assistance adaptée aux besoins particuliers de la personne handicapée ou à mobilité réduite (amendement 35);

- la nécessité de veiller à ce que le passager reçoive une confirmation de la notification de ses besoins d'assistance (amendement 40);
- toute indemnisation accordée en vertu du règlement, qui peut être déduite d'une indemnisation complémentaire (amendement 59);
- les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement, qui pourraient inclure le paiement d'une indemnisation (amendement 68);
- les annexes du règlement (amendements 70, 71 et 72).

III. CONCLUSION

En établissant sa position en première lecture, le Conseil a pleinement pris en compte la proposition de la Commission et l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position en première lecture, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.

POSITION (UE) n° 5/2010 DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004

Adoptée par le Conseil le 11 mars 2010

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

(2010/C 122 E/02)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1, et son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'action de l'Union dans le domaine du transport maritime et du transport par voie de navigation intérieure devrait viser, entre autres, à assurer un niveau élevé de protection des passagers, comparable à celui des autres modes de transport. En outre, il convient de tenir pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général.
- (2) Le passager voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure étant la partie faible du contrat de transport, il convient d'accorder à tous ces passagers un niveau minimal de protection. Rien ne devrait empêcher les transporteurs d'accorder au passager des conditions contractuelles plus favorables que celles fixées dans le présent règlement.
- (3) La protection des passagers devrait s'étendre non seulement aux services de transport de passagers entre des ports situés sur le territoire des États membres, mais aussi aux services de transport de passagers entre ces ports et des ports situés hors du territoire des États membres, compte tenu des risques de distorsion de concurrence sur le marché du transport de passagers. Par conséquent, l'expression «transporteur de l'Union» devrait, aux fins du présent règlement, être interprétée le plus largement possible, sans, toutefois, que cela ait une incidence sur d'autres actes législatifs de l'Union, tels que le règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes ⁽³⁾ et le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) ⁽⁴⁾.

(4) Le marché unique des services de transport de passagers par mer ou par voie de navigation intérieure devrait profiter aux citoyens en général. Par conséquent, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, que ce soit du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, devraient avoir la possibilité d'utiliser les services de transport de passagers ou de faire une croisière dans des conditions comparables à celles des autres citoyens. Ces personnes ont les mêmes droits que tous les autres citoyens en matière de libre circulation, de liberté de choix et de non-discrimination.

(5) À la lumière de l'article 9 de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par mer et par voie de navigation intérieure dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Ces personnes devraient, par conséquent, être acceptées à l'embarquement et ne pas se voir opposer un refus de transport en raison de leur handicap ou de leur mobilité réduite, sauf pour des motifs justifiés par des raisons de santé ou de sécurité établies par les autorités compétentes. Elles devraient bénéficier d'un droit à une assistance dans les ports, et à bord des navires à passagers. Dans l'intérêt de l'intégration sociale, les personnes concernées devraient bénéficier de cette assistance gratuitement. Les transporteurs devraient établir des conditions d'accès, en se servant, de préférence, du système européen de normalisation.

(6) Lors de l'adoption de décisions concernant la conception de nouveaux ports et terminaux, et dans le cadre de travaux de rénovation majeure, les organismes responsables de ces installations devraient, si nécessaire, prendre en compte les besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite. De même, les transporteurs devraient, si nécessaire, prendre en compte ces besoins dans les décisions concernant la conception de navires à passagers neufs et rénovés conformément à la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ⁽⁵⁾ et à la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Avis du 16 juillet 2009 (JO C 317 du 23.12.2009, p. 89).

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 23 avril 2009 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du

⁽³⁾ JO L 378 du 31.12.1986, p. 4.

⁽⁴⁾ JO L 364 du 12.12.1992, p. 7.

⁽⁵⁾ JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 389 du 30.12.2006, p. 1.

- (7) L'assistance fournie dans les ports situés sur le territoire d'un État membre devrait, entre autres, permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite de se déplacer d'un point d'arrivée donné dans un port vers un navire à passagers et d'un navire à passagers vers un point de départ donné dans un port, embarquement et débarquement compris.
- (8) Dans le cadre de l'organisation de l'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, ainsi que de la formation de leur personnel, les transporteurs devraient coopérer avec les organisations représentatives des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite. Ce faisant, ils devraient également tenir compte des dispositions pertinentes de la convention internationale et du code sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, ainsi que de la recommandation de l'Organisation maritime internationale (OMI) relative à la conception et à l'exploitation des navires à passagers en fonction des besoins spécifiques des personnes âgées et des handicapés.
- (9) Les passagers devraient être informés de manière adéquate en cas d'annulation ou de retard d'un service de transport de passagers ou d'une croisière. Cette information devrait les aider à prendre les dispositions requises et, si nécessaire, à obtenir des informations concernant d'autres correspondances.
- (10) Il convient de limiter les désagréments occasionnés aux passagers en raison d'une annulation ou d'un retard important de leur voyage. À cette fin, les passagers devraient bénéficier d'une assistance adéquate et être en mesure d'annuler leur voyage et de se faire rembourser leurs billets ou d'obtenir un réacheminement dans des conditions satisfaisantes.
- (11) Les transporteurs devraient, en cas d'annulation ou de retard d'un service de transport de passagers, prévoir le versement aux passagers d'une indemnisation équivalant à un pourcentage du prix du billet, sauf si l'annulation ou le retard intervient en raison de conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité ou dans des circonstances extraordinaires, qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.
- (12) Les conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité devraient inclure, sans s'y limiter, des vents de forte puissance, une mer agitée, des courants de forte intensité, des conditions de gel difficiles et un niveau des eaux extrêmement haut ou bas.
- (13) Les circonstances extraordinaires devraient inclure, sans s'y limiter, les attentats terroristes, les conflits sociaux, le débarquement de personnes malades, blessées ou décédées, les opérations de recherche et de sauvetage en mer ou sur les voies de navigation intérieure, les mesures nécessaires pour la protection de l'environnement, les décisions prises par les organismes de gestion du trafic ou par les autorités portuaires ou les décisions arrêtées par les autorités compétentes pour ce qui est de l'ordre public et de la sécurité, ainsi que pour répondre à des besoins de transports urgents.
- (14) Les transporteurs devraient coopérer, avec la participation des parties prenantes, d'associations professionnelles et d'associations représentant les consommateurs, les passagers, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, en vue de l'adoption de dispositions au niveau national ou européen visant à améliorer la prise en charge des passagers et l'assistance aux passagers en cas d'interruption de leur voyage, notamment en cas de retards importants ou d'annulation du voyage.
- (15) Le présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux droits des passagers établis par la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait ⁽¹⁾. Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer lorsqu'un circuit à forfait est annulé pour des raisons autres que l'annulation du service de transport de passagers ou de la croisière.
- (16) Les passagers devraient être pleinement informés de leurs droits en vertu du présent règlement, de manière à pouvoir exercer ces droits d'une manière effective. Il convient que l'obtention d'informations concernant le service de transport de passagers ou la croisière avant et pendant le voyage figure parmi les droits des passagers. Toutes les informations essentielles fournies aux passagers devraient également être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.
- (17) Il convient que les passagers soient en mesure d'exercer leurs droits au moyen de procédures de plainte appropriées mises en œuvre par les transporteurs, ou, le cas échéant, en déposant une plainte auprès de l'organisme ou des organismes désignés à cette fin par l'État membre. Les transporteurs devraient être tenus de répondre dans un délai déterminé aux plaintes des passagers, étant entendu que l'absence de réaction pourrait être retenue contre eux.
- (18) Compte tenu des procédures mises en place dans un État membre pour le dépôt de plaintes, il y a lieu qu'une plainte relative à l'assistance fournie dans un port ou à bord d'un navire soit adressée de préférence à l'organisme ou aux organismes chargés de l'application du présent règlement dans l'État membre dans lequel est situé le port d'embarquement et, pour les services de transport de passagers en provenance d'un pays tiers, dans l'État membre dans lequel est situé le port de débarquement.
- (19) Il convient que les États membres assurent la conformité avec le présent règlement et désignent un organisme ou des organismes compétents pour exécuter les tâches liées à la supervision et à l'application du présent règlement. Cela ne porte pas atteinte aux droits des passagers de recourir à une procédure judiciaire devant les tribunaux en vertu du droit national.
- (20) Les États membres devraient déterminer les sanctions applicables en cas de violation du présent règlement et veiller à leur application. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

⁽¹⁾ JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

- (21) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir assurer un niveau élevé de protection et d'assistance aux passagers dans l'ensemble des États membres et s'assurer que les acteurs économiques opèrent dans des conditions harmonisées au sein d'un marché unique, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- b) la non-discrimination et l'assistance pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite;
- c) les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard;
- d) les informations minimales à fournir aux passagers;
- e) le traitement des plaintes;
- f) les règles générales en matière d'application.

Article 2

Champ d'application

- (22) Il convient de fonder l'application du présent règlement sur le règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs («règlement relatif à la coopération en matière de protection des consommateurs») ⁽¹⁾. Ledit règlement devrait donc être modifié en conséquence.
- (23) Il y a lieu de respecter et d'appliquer strictement la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽²⁾ afin de garantir le respect de la vie privée des personnes physiques et morales, et de s'assurer que les informations et les rapports requis servent uniquement à satisfaire aux obligations établies par le présent règlement et ne sont pas employées au détriment desdites personnes.
- (24) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et les principes consacrés notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, tels que visés à l'article 6 du traité sur l'Union européenne,
1. Le présent règlement s'applique aux passagers:
- a) utilisant des services de transport de passagers lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un État membre;
- b) utilisant des services de transport de passagers lorsque le port d'embarquement est situé hors du territoire d'un État membre et que le port de débarquement est situé sur le territoire d'un État membre, pour autant que le service soit exploité par un transporteur de l'Union;
- c) participant à une croisière lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un État membre. Toutefois, l'article 16, paragraphe 2, les articles 18 et 19 et l'article 20, paragraphes 1 et 4, ne s'appliquent pas à ces passagers.
2. Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers voyageant:
- a) sur des navires autorisés à transporter jusqu'à trente-six passagers;
- b) sur des navires dont l'équipage chargé de l'exploitation du navire ne comprend pas plus de trois personnes ou lorsque la longueur totale du service de transport de passagers est inférieure à 500 mètres par trajet; ou
- c) dans le cadre d'excursions ou de visites touristiques autres que des croisières.
3. Les États membres peuvent, pendant une période de deux ans à partir du ... (*), exempter de l'application du présent règlement les navires de mer de moins de 300 tonnes de jauge brute exploités pour le transport national, à condition que le droit national assure d'une manière appropriée les droits des passagers en vertu du présent règlement.
4. Les États membres peuvent exempter de l'application du présent règlement les services de transport de passagers visés par des obligations de service public, des contrats de service public ou des services intégrés, à condition que le droit national garantisse d'une manière appropriée les droits des passagers en vertu du présent règlement.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des règles en ce qui concerne:

- a) la non-discrimination entre les passagers pour ce qui est des conditions de transport offertes par les transporteurs;

⁽¹⁾ JO L 364 du 9.12.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

(*) Date d'application du présent règlement.

5. Aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme constituant une prescription technique imposant aux transporteurs, aux exploitants de terminaux ou à d'autres entités de modifier ou de remplacer les navires, les infrastructures, les équipements portuaires et les terminaux portuaires.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «personne handicapée» ou «personne à mobilité réduite», toute personne dont la mobilité est réduite lors de l'utilisation d'un moyen de transport, en raison d'un handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire), d'un retard mental ou d'une déficience intellectuelle, ou de toute autre cause de handicap, ou encore de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de l'ensemble des passagers;
- b) «territoire d'un État membre», un territoire auquel s'applique le traité, tel que visé à son article 355, selon les conditions qui y sont énoncées;
- c) «conditions d'accès», les normes, lignes directrices et informations pertinentes relatives à l'accessibilité des terminaux portuaires et des navires, y compris en ce qui concerne les installations destinées aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite;
- d) «transporteur», une personne physique ou morale proposant au public un transport au moyen de services de transport de passagers ou de croisières;
- e) «transporteur de l'Union», un transporteur établi sur le territoire d'un État membre ou proposant un transport au moyen de services de transport de passagers exploités à destination ou à partir du territoire d'un État membre;
- f) «service de transport de passagers», un service commercial de transport de passagers par mer ou par voie de navigation intérieure assuré selon un horaire publié;
- g) «services intégrés», des services de transport en correspondance dans une zone géographique déterminée comprenant un service unique d'information, de billetterie et d'horaires;
- h) «transporteur exécutant», une personne autre que le transporteur, qui exécute effectivement la totalité ou une partie du transport;
- i) «voie de navigation intérieure», une masse d'eau intérieure navigable naturelle ou artificielle ou un système de masses d'eau reliées entre elles, utilisées pour le transport, telles que des lacs, des fleuves ou rivières, des canaux ou toute combinaison de ceux-ci;
- j) «port», un lieu ou une zone géographique comportant des aménagements et des installations permettant la réception de navires, à partir duquel des passagers embarquent ou débarquent régulièrement;
- k) «terminal portuaire», un terminal doté de personnel par un transporteur ou un exploitant de terminal, situé dans un port comportant des installations, comme des comptoirs d'enregistrement et de vente de billets ou des salons, et du personnel pour l'embarquement ou le débarquement de personnes utilisant des services de transport de passagers ou faisant une croisière;
- l) «navire», un bâtiment utilisé pour la navigation en mer ou sur les voies de navigation intérieure;
- m) «contrat de transport», un contrat de transport entre un transporteur et un passager en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs services de transport de passagers ou d'une croisière;
- n) «billet», un document en cours de validité ou toute autre preuve de l'existence d'un contrat de transport;
- o) «vendeur de billets», tout détaillant qui conclut des contrats de transport pour le compte d'un transporteur;
- p) «agent de voyages», un détaillant agissant pour le compte d'un passager en vue de la conclusion de contrats de transport;
- q) «voyagiste», un organisateur, autre qu'un transporteur, au sens de l'article 2, points 2) et 3), de la directive 90/314/CEE;
- r) «réservation», la réservation d'un départ donné sur un service de transport de passagers ou une croisière;
- s) «exploitant de terminal», un organisme public ou privé sur le territoire d'un État membre chargé de l'administration et de la gestion d'un terminal portuaire;
- t) «croisière», un service de transport par mer ou par voie de navigation intérieure exploité exclusivement à des fins de plaisance ou de loisirs, complété par un hébergement et d'autres prestations, consistant en plus de deux nuitées à bord;
- u) «événement maritime», le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire.

Article 4

Billets et conditions contractuelles non discriminatoires

1. Les transporteurs délivrent un billet au passager, à moins que le droit national ne prévoie d'autres documents établissant le droit au transport. Un billet peut être délivré sous forme électronique.

2. Sans préjudice des tarifs sociaux, les conditions contractuelles et les tarifs appliqués par les transporteurs ou les vendeurs de billets sont proposés au public sans discrimination directe ou indirecte fondée sur la nationalité du client final, ni sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets au sein de l'Union.

Article 5

Autres parties exécutantes

1. Si l'exécution des obligations en vertu du présent règlement a été confiée à un transporteur exécutant, un vendeur de billets ou toute autre personne, le transporteur, l'agent de voyages, le voyageur ou l'exploitant de terminal qui a délégué lesdites obligations est néanmoins responsable des actes et des omissions de cette partie exécutante agissant dans le cadre de son travail.

2. Outre le paragraphe 1, la partie qui s'est vu confier l'exécution d'une obligation par le transporteur, l'agent de voyages, le voyageur ou l'exploitant de terminal est soumise aux dispositions du présent règlement, y compris les dispositions relatives à la responsabilité et aux moyens de s'en exonérer, pour ce qui est de l'obligation qui lui a été confiée.

Article 6

Exclusion des exonérations

Les obligations au titre du présent règlement ne peuvent pas faire l'objet d'une limitation ou d'une exonération, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport.

CHAPITRE II

DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES ET DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Article 7

Droit au transport

1. Les transporteurs, agents de voyages et voyageurs ne peuvent refuser d'accepter une réservation, de délivrer ou fournir un billet ou d'embarquer des personnes au motif de leur handicap ou de leur mobilité réduite.

2. Aucun supplément n'est demandé aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite pour leurs réservations et leurs billets.

Article 8

Exceptions et conditions spéciales

1. Nonobstant l'article 7, paragraphe 1, les transporteurs, agents de voyages et voyageurs peuvent refuser d'accepter une réservation, de délivrer ou fournir un billet ou d'embarquer une personne en raison de son handicap ou de sa mobilité réduite:

a) afin de respecter les exigences applicables en matière de santé et de sécurité prévues par le droit international, le droit de l'Union ou le droit national, ou de respecter les exigences en matière de santé et de sécurité établies par les autorités compétentes;

b) si la conception du navire à passagers ou les infrastructures et les équipements du port, y compris les terminaux portuaires, rendent l'embarquement, le débarquement ou le transport de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite impossible dans des conditions sûres ou réalisables sur le plan opérationnel.

2. En cas de refus d'accepter une réservation ou de délivrer ou fournir un billet pour les motifs visés au paragraphe 1, les transporteurs, agents de voyages ou voyageurs s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, de proposer à la personne concernée un transport de rechange acceptable par le biais d'un service de transport de passagers ou d'une croisière exploités par le transporteur.

3. Si une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite qui dispose d'une réservation ou d'un billet et qui s'est conformée aux exigences de l'article 11, paragraphe 2, se voit néanmoins opposer un refus d'embarquement en raison de son handicap ou de sa mobilité réduite, celle-ci et toute personne l'accompagnant conformément au paragraphe 4 du présent article, se voient proposer de choisir entre un remboursement et un réacheminement comme le prévoit l'annexe I. Le droit de choisir entre un trajet retour ou un réacheminement est fonction du respect de toutes les exigences de santé et de sécurité.

4. Dans les mêmes conditions que celles énoncées au paragraphe 1, les transporteurs, agents de voyage et voyageurs peuvent demander qu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite soit accompagnée par une autre personne capable de fournir l'assistance requise par la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite. En ce qui concerne les services de transport de passagers, l'accompagnant est transporté gratuitement.

5. Lorsqu'un transporteur, un agent de voyages ou un voyageur a recours aux paragraphes 1 ou 4, il en communique immédiatement les raisons précises à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite. Ces raisons sont notifiées à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite au plus tard cinq jours ouvrables à partir de la date à laquelle elle a été informée. En cas de refus conformément au paragraphe 1, point a), il est fait référence aux exigences applicables en matière de santé et de sécurité.

Article 9

Accessibilité et information

1. En collaboration avec les organisations représentatives des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite, les transporteurs et les exploitants de terminaux établissent ou mettent en place, le cas échéant par l'intermédiaire de leurs organisations, des conditions d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite.

2. Les conditions d'accès prévues au paragraphe 1 sont portées à la connaissance du public par les transporteurs et les exploitants de terminaux directement ou sur l'internet, dans les mêmes langues que celles dans lesquelles les informations sont généralement fournies à l'ensemble des passagers.

3. Les voyageurs mettent à disposition les conditions d'accès prévues au paragraphe 1 qui s'appliquent aux trajets inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu'ils organisent, commercialisent ou proposent à la vente.

4. Les transporteurs, les agents de voyages et les voyageurs veillent à ce que toutes les informations pertinentes, y compris pour les réservations et les informations en ligne, concernant les conditions de transport, les informations sur les trajets et les informations relatives aux conditions d'accès soient mises à la disposition des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, dans des formats appropriés et accessibles.

Article 10

Droit à une assistance dans les ports et à bord des navires

Sous réserve des conditions d'accès prévues à l'article 9, paragraphe 1, les transporteurs et les exploitants de terminaux fournissent gratuitement, dans leurs domaines respectifs de compétence, aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite une assistance, telle que définie aux annexes II et III, dans les ports, y compris lors de l'embarquement et du débarquement, et à bord des navires.

Article 11

Conditions selon lesquelles est fournie l'assistance

1. Les transporteurs et les exploitants de terminaux fournissent, dans leurs domaines respectifs de compétence, aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite l'assistance visée à l'article 10 selon les conditions suivantes:

- a) le transporteur ou l'exploitant de terminal s'est vu notifier, au moins deux jours ouvrables à l'avance, le besoin d'assistance de la personne; et
- b) la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite se présente elle-même au port ou à l'endroit visé à l'article 12, paragraphe 3:
 - i) à une heure fixée par écrit par le transporteur, qui ne doit pas précéder de plus de soixante minutes l'heure d'embarquement annoncée; ou
 - ii) si aucune heure n'a été fixée pour l'embarquement, au moins soixante minutes avant l'heure de départ annoncée.

2. Outre le paragraphe 1, la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite notifie au transporteur, lors de la réservation ou de la prévente du billet, ses besoins particuliers en ce qui concerne la cabine ou la place assise ou la nécessité d'emporter du matériel médical, pour autant que cette nécessité soit connue à ce moment-là.

3. Une notification effectuée conformément au paragraphe 1, point a), et au paragraphe 2 peut toujours être soumise à l'agent de voyages ou au voyageur auprès duquel le billet a été acheté. Lorsque le billet permet d'effectuer plusieurs trajets, une seule notification suffit, pour autant que des informations suffisantes soient fournies sur les horaires des trajets ultérieurs.

4. Si aucune notification n'est effectuée conformément au paragraphe 1, point a), et au paragraphe 2, le transporteur et

l'exploitant du terminal s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, de fournir à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite une assistance qui lui permette d'embarquer sur le navire, de débarquer du navire et de voyager à bord de celui-ci.

5. Si une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite est accompagnée d'un chien d'assistance reconnu, celui-ci est accueilli à bord avec la personne, sous réserve que le transporteur, l'agent de voyages ou le voyageur ait été informé conformément aux règles nationales applicables en matière de transport des chiens d'assistance reconnus à bord des navires à passagers, si de telles règles existent.

Article 12

Réception de notifications et indication de points de rendez-vous

1. Les transporteurs, les exploitants de terminaux, les agents de voyages et les voyageurs prennent toutes les mesures nécessaires afin de faciliter la réception des notifications effectuées conformément à l'article 11, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2. Cette obligation s'applique dans l'ensemble de leurs points de vente, y compris à la vente par téléphone et par l'internet.

2. Si un agent de voyages ou un voyageur reçoit les notifications visées au paragraphe 1, il transmet l'information sans retard au transporteur ou à l'exploitant du terminal pendant les heures normales de bureau.

3. Les transporteurs et les exploitants de terminaux indiquent l'endroit, à l'intérieur ou à l'extérieur des terminaux portuaires, où les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite peuvent annoncer leur arrivée et demander une assistance. Cet endroit est clairement signalé et fournit, dans des formats accessibles, des informations de base sur le terminal portuaire et l'assistance offerte.

Article 13

Normes de qualité applicables à l'assistance

1. Les exploitants de terminaux et les transporteurs exploitant des terminaux portuaires ou des services de transport de passagers ayant totalisé plus de 100 000 mouvements commerciaux de passagers au cours de l'année civile précédente définissent, dans leurs domaines respectifs de compétence, des normes de qualité pour l'assistance prévue aux annexes II et III, et déterminent, le cas échéant par le biais de leurs organisations, des exigences en matière de ressources requises pour respecter ces normes en collaboration avec les organisations représentatives des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

2. Les normes de qualité prévues au paragraphe 1 sont portées à la connaissance du public par les exploitants de terminaux et les transporteurs directement ou sur l'internet dans des formats accessibles directement et dans les mêmes langues que celles dans lesquelles les informations sont généralement fournies à l'ensemble des passagers.

Article 14

Formation et consignes

Sans préjudice de la convention internationale et du code sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, ni des règlements adoptés au titre de la convention révisée pour la navigation du Rhin et de la convention relative au régime de la navigation sur le Danube, les transporteurs et, le cas échéant, les exploitants de terminaux fixent des procédures de formation, y compris des consignes, sur le handicap, et veillent:

- a) à ce que leur personnel, y compris les personnes employées par toute autre partie exécutante, qui fournit une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite reçoive une formation ou dispose de consignes conformément à l'annexe IV, parties A et B; et
- b) à ce que leur personnel chargé de la réservation et de la vente des billets, ainsi que des opérations d'embarquement et de débarquement, y compris les personnes employées par toute autre partie exécutante, reçoive une formation ou dispose de consignes conformément à l'annexe IV, partie A.

Article 15

Indemnisation pour l'équipement de mobilité ou tout autre équipement spécifique

1. Le transporteur et l'exploitant du terminal sont responsables du préjudice résultant de la perte ou de la détérioration de l'équipement de mobilité, ou de tout autre équipement spécifique, utilisé par une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, si l'événement générateur de préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de l'exploitant du terminal. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

2. L'indemnisation visée au paragraphe 1 correspond à la valeur de remplacement de l'équipement concerné ou, le cas échéant, aux coûts liés à la réparation.

3. Les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas lorsque l'article 4 du règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident⁽¹⁾ s'applique.

4. En outre, tous les efforts sont déployés pour fournir rapidement un équipement de remplacement temporaire.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DES TRANSPORTEURS ET DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX EN CAS D'INTERRUPTION DE VOYAGE

Article 16

Information en cas de départs annulés ou retardés

1. En cas d'annulation ou de départ retardé d'un service de transport de passagers ou d'une croisière, les passagers partant de terminaux portuaires sont informés de la situation par le transporteur ou, le cas échéant, par l'exploitant du terminal, dans les plus brefs délais et, en tout état de cause, au plus

tard trente minutes après l'heure prévue de départ, ainsi que de l'heure estimée de départ et de l'heure estimée d'arrivée, dès que ces informations sont disponibles.

2. Si des passagers manquent un service de correspondance dans le cadre du transport en raison d'une annulation ou d'un retard, le transporteur et, le cas échéant, l'exploitant du terminal s'efforce, dans la mesure du raisonnable, d'informer les passagers concernés des autres correspondances disponibles.

3. Le transporteur ou, le cas échéant, l'exploitant du terminal veille à ce que les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite reçoivent, dans des formats accessibles, les informations requises en vertu des paragraphes 1 et 2.

Article 17

Assistance en cas de départs annulés ou retardés

1. Lorsqu'un transporteur peut raisonnablement s'attendre à ce que le départ d'un service de transport de passagers ou d'une croisière soit annulé ou retardé de plus de cent vingt minutes par rapport à l'heure de départ prévue, les passagers partant de terminaux portuaires se voient offrir gratuitement des collations, des repas ou des rafraîchissements en suffisance compte tenu du délai d'attente, à condition que ceux-ci soient disponibles ou qu'ils puissent raisonnablement être livrés.

2. En cas d'annulation ou de départ retardé, si un séjour d'une nuit ou plus devient nécessaire ou qu'un séjour supplémentaire par rapport à celui prévu par le passager s'impose, si et quand cela est matériellement possible, le transporteur offre gratuitement aux passagers partant de terminaux portuaires un hébergement à bord ou à terre, ainsi que le transport dans les deux sens entre le terminal portuaire et le lieu d'hébergement, outre les collations, repas ou rafraîchissements prévus au paragraphe 1. Pour chaque passager, le transporteur peut limiter à un montant de 120 EUR le coût total de l'hébergement à terre, non compris le transport dans les deux sens entre le terminal portuaire et le lieu d'hébergement.

3. Lors de l'application des paragraphes 1 et 2, le transporteur accorde une attention particulière aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, ainsi qu'aux personnes qui les accompagnent.

Article 18

Réacheminement et remboursement en cas de départs annulés ou retardés

1. Lorsqu'un transporteur peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un service de transport de passagers soit annulé ou à ce que son départ d'un terminal portuaire soit retardé de plus de cent-vingt minutes, le passager se voit immédiatement offrir le choix entre:

- a) un réacheminement vers la destination finale, telle qu'établie dans le contrat de transport, dans des conditions comparables et dans les meilleurs délais;
- b) le remboursement du prix du billet et, s'il y a lieu, un service de transport de retour gratuit dans les meilleurs délais jusqu'au point de départ initial tel qu'établi dans le contrat de transport.

⁽¹⁾ JO L 131 du 28.5.2009, p. 24.

2. Lorsqu'un service de transport de passagers est annulé ou si son départ d'un port est retardé de plus de cent-vingt minutes, les passagers ont droit au réacheminement ou au remboursement du prix du billet de la part du transporteur.

3. Le remboursement intégral du billet prévu au paragraphe 1, point b), et au paragraphe 2 s'effectue dans un délai de sept jours en espèces, par virement bancaire électronique, mandat ou chèque bancaires, au tarif auquel il a été acheté, pour la ou les parties non effectuées du trajet ainsi que pour la ou les parties déjà effectuées si le trajet ne présente plus aucun intérêt par rapport au plan de voyage initial du passager.

Article 19

Indemnisation relative au prix du billet en cas de retard à l'arrivée

1. Les passagers qui subissent un retard à l'arrivée à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport peuvent, sans perdre leur droit au transport, demander une indemnisation au transporteur. Les indemnisations minimales sont équivalentes à 25 % du prix du billet en cas de retard d'au moins:

- a) une heure dans le cas d'un voyage dont la durée prévue est inférieure ou égale à quatre heures;
- b) deux heures dans le cas d'un voyage dont la durée prévue est supérieure à quatre heures, mais inférieure ou égale à huit heures;
- c) trois heures dans le cas d'un voyage dont la durée prévue est supérieure à huit heures mais n'excède pas vingt-quatre heures; ou
- d) six heures dans le cas d'un voyage dont la durée prévue est supérieure à vingt-quatre heures.

Si le retard est supérieur au double des valeurs énoncées aux points a) à d), l'indemnisation est égale à 50 % du prix du billet.

2. Les passagers qui détiennent une carte de transport ou un abonnement et sont confrontés à des retards répétés à l'arrivée pendant sa durée de validité peuvent demander une indemnisation adéquate conformément aux dispositions prises par le transporteur en matière d'indemnisation. Ces dispositions fixent les critères applicables en matière de retard à l'arrivée et de calcul de l'indemnisation.

3. L'indemnisation est calculée par rapport au prix que le passager a réellement payé pour le service de transport de passagers ayant subi un retard.

4. Lorsque le transport porte sur un trajet aller-retour, l'indemnisation en cas de retard à l'arrivée, à l'aller ou au retour, est calculée par rapport à la moitié du prix payé pour le transport effectué au moyen du service de transport de passagers.

5. L'indemnisation est payée dans le mois qui suit le dépôt de la demande d'indemnisation. Elle peut être payée sous la forme de bons et/ou d'autres services à condition que les condi-

tions soient flexibles, notamment en ce qui concerne la période de validité et la destination. Elle est payée en argent à la demande du passager.

6. L'indemnisation relative au prix du billet n'est pas grevée de coûts de transaction financière tels que redevances, frais de téléphone ou timbres. Les transporteurs peuvent fixer un seuil minimal en dessous duquel aucune indemnisation n'est payée. Ce seuil ne dépasse pas 10 EUR.

Article 20

Exemptions

1. Les articles 17, 18 et 19 ne s'appliquent pas aux passagers munis de billets ouverts pour autant que l'heure de départ ne soit pas indiquée, à l'exception des passagers détenant une carte de transport ou un abonnement.

2. Les articles 17 et 19 ne s'appliquent pas si le passager est informé de l'annulation ou du retard avant l'achat du billet ou si l'annulation ou le retard est dû à la faute du passager.

3. L'article 17, paragraphe 2, ne s'applique pas lorsque l'annulation ou le retard sont dus à des conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité.

4. L'article 19 ne s'applique pas lorsque l'annulation ou le retard sont dus à des conditions météorologiques compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité ou à des circonstances extraordinaires empêchant l'exécution du service de transport de passagers, qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Article 21

Autres voies de recours

Le présent règlement ne saurait en rien empêcher les passagers de saisir les juridictions nationales pour demander des dommages-intérêts conformément au droit national en réparation du préjudice résultant de l'annulation ou du retard de services de transport, y compris en vertu de la directive 90/314/CEE.

CHAPITRE IV

RÈGLES GÉNÉRALES CONCERNANT L'INFORMATION ET LES PLAINTES

Article 22

Droit à l'information sur les voyages

Les transporteurs et les exploitants de terminaux, dans leurs domaines respectifs de compétence, fournissent aux passagers, tout au long de leur voyage, des informations adéquates dans des formats accessibles et dans les mêmes langues que celles dans lesquelles les informations sont généralement fournies à l'ensemble des passagers. Une attention particulière est accordée aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

Article 23

Informations relatives aux droits des passagers

1. Les transporteurs et les exploitants de terminaux veillent, dans leurs domaines respectifs de compétence, à ce que les informations relatives aux droits des passagers en vertu du présent règlement soient mises à la disposition du public à bord des navires et dans les terminaux portuaires. Les informations sont fournies dans des formats accessibles et dans les mêmes langues que celles dans lesquelles les informations sont généralement fournies à l'ensemble des passagers. Lors de la fourniture de ces informations, une attention particulière est accordée aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

2. Afin de se conformer à l'obligation d'information visée au paragraphe 1, les transporteurs et les exploitants de terminaux peuvent utiliser un résumé des dispositions du présent règlement établi par la Commission dans toutes les langues officielles de l'Union européenne et mis à leur disposition.

3. Les transporteurs et les exploitants de terminaux informent les passagers d'une manière appropriée à bord des navires et dans les terminaux portuaires des coordonnées des organismes chargés de l'application désignés par les États membres conformément à l'article 25, paragraphe 1.

Article 24

Plaintes

1. Les transporteurs établissent ou mettent en place un mécanisme de traitement des plaintes concernant les droits et les obligations visés par le présent règlement.

2. Un passager visé par le présent règlement qui souhaite déposer une plainte auprès du transporteur l'introduit dans un délai de deux mois à partir de la date à laquelle le service a été exécuté ou aurait dû être exécuté. Dans un délai d'un mois suivant la réception de la plainte, le transporteur informe le passager que sa plainte a été retenue, rejetée ou est toujours à l'examen. La réponse définitive doit lui être donnée dans un délai de trois mois au maximum à partir de la date de réception de la plainte.

CHAPITRE V

APPLICATION ET ORGANISMES NATIONAUX CHARGÉS DE L'APPLICATION

Article 25

Organismes nationaux chargés de l'application

1. Chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes, nouveaux ou existants, chargés de l'application du présent règlement en ce qui concerne les services de transport de passagers et les croisières à partir de ports situés sur son territoire et les services de transport de passagers en provenance d'un pays tiers à destination de ces ports. Chaque organisme prend les mesures nécessaires pour assurer le respect du présent règlement.

Chaque organisme est indépendant des transporteurs, voyagistes et exploitants de terminaux en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et son processus de prise de décision.

2. Les États membres informent la Commission de l'organisme ou des organismes désignés conformément au présent article.

3. Tout passager peut déposer une plainte pour infraction alléguée au présent règlement, conformément à son droit national, auprès de l'organisme compétent désigné en vertu du paragraphe 1 ou auprès de tout autre organisme compétent désigné par un État membre.

Un État membre peut décider:

- a) que le passager est tenu, dans un premier temps, de déposer la plainte relevant du présent règlement auprès du transporteur; et/ou
- b) que l'organisme national chargé de l'application ou tout autre organisme compétent désigné par l'État membre agit en tant qu'instance de recours pour les plaintes n'ayant pas été réglées en vertu de l'article 24.

4. Les États membres ayant choisi d'exempter certains services en application de l'article 2, paragraphe 4, assurent la mise en place d'un mécanisme comparable d'application des droits des passagers.

Article 26

Rapport sur l'application

Les organismes chargés de l'application désignés en vertu de l'article 25 publient, le 1^{er} juin ... (*) et tous les deux ans à partir de cette date, un rapport concernant leurs activités des deux années civiles précédentes, contenant, notamment, une description des mesures prises pour faire appliquer les dispositions du présent règlement, les détails des sanctions appliquées ainsi que les statistiques sur les plaintes et les sanctions appliquées.

Article 27

Coopération entre organismes chargés de l'application

Les organismes nationaux chargés de l'application visés à l'article 25, paragraphe 1, échangent des informations sur leurs travaux ainsi que sur leurs principes et pratiques de prise de décision. La Commission les assiste dans cette tâche.

Article 28

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer leur application. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ce régime et ces mesures à la Commission au plus tard le ... (***) et l'informent, sans délai, de toute modification ultérieure les concernant.

(*) Deux ans suivant la date d'application du présent règlement.

(**) Date d'application du présent règlement.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 29

Rapport

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement et les effets du présent règlement, au plus tard le ... (*). Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions législatives destinées à mettre en œuvre de manière plus détaillée les dispositions du présent règlement ou à le modifier.

Article 30

Modification du règlement (CE) n° 2006/2004

À l'annexe du règlement (CE) n° 2006/2004, le point suivant est ajouté:

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

Fait à ..., le

Par le Parlement européen

Le président

...

«19. Règlement (UE) n° .../2009 du Parlement européen et du Conseil du ... concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure (*).

(*) JO L ...».

Article 31

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du ... (**).

Par le Conseil

Le président

...

(*) Trois ans après la date d'application du présent règlement.

(**) Trente-six mois après la date de publication du présent règlement.

ANNEXE I

Droit au remboursement ou au réacheminement pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, visé à l'article 8

1. Lorsqu'il est fait référence à la présente annexe, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite se voient offrir le choix entre:
 - a) — le remboursement intégral dans un délai de sept jours en espèces, par virement bancaire électronique, mandat ou chèque du billet au tarif auquel il a été acheté, pour la ou les parties non effectuées du trajet et pour la ou les parties déjà effectuées si le trajet ne présente plus aucun intérêt par rapport au plan de voyage initial du passager, ainsi que, le cas échéant,
 - un service de transport de retour jusqu'au point de départ initial, dans les meilleurs délais; ou
 - b) un réacheminement vers la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport, dans des conditions comparables et dans les meilleurs délais; ou
 - c) un réacheminement vers la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport, dans des conditions comparables et à une date ultérieure, à la convenance du passager, sous réserve de la disponibilité de places.
 2. Le paragraphe 1, point a), s'applique également aux passagers dont les trajets font partie d'un forfait, à l'exception du droit au remboursement si un tel droit est conféré par la directive 90/314/CEE.
 3. Dans le cas d'une localité, d'une ville ou d'une région desservie par plusieurs ports, si un transporteur propose au passager un trajet vers un autre port que celui pour lequel la réservation avait été faite, le transporteur supporte le coût du transfert du passager entre cet autre port et soit le port pour lequel la réservation avait été faite, soit une autre destination proche convenue avec le passager.
-

ANNEXE II

Assistance dans les ports, y compris lors de l'embarquement et du débarquement, visée aux articles 10 et 13

- 1) Assistance et dispositions nécessaires pour permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite:
 - de communiquer leur arrivée dans un terminal portuaire et leur demande d'assistance,
 - de se déplacer entre un point d'entrée et le guichet d'enregistrement (s'il existe) ou le navire,
 - de s'enregistrer et de faire enregistrer leurs bagages, si nécessaire,
 - de rejoindre le navire depuis le guichet d'enregistrement, s'il existe, en passant par les points de contrôle pour la sortie du territoire et la sécurité,
 - d'embarquer à bord du navire, avec mise à disposition, selon le cas, d'ascenseurs, de fauteuils roulants ou d'autre type d'assistance appropriée,
 - de rejoindre leur place ou zone depuis l'entrée du navire,
 - de ranger et de récupérer leurs bagages à bord du navire,
 - de rejoindre l'entrée du navire depuis leur place,
 - de débarquer du navire, avec mise à disposition, selon le cas, d'ascenseurs, de fauteuils roulants ou d'autre type d'assistance appropriée,
 - de récupérer leurs bagages, si nécessaire, et de passer par les points de contrôle pour les douanes et l'entrée sur le territoire,
 - de se rendre du hall de retrait des bagages ou du point de débarquement vers la sortie indiquée,
 - de se rendre si besoin aux toilettes (si elles existent).
 - 2) Si une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite est assistée par une personne qui l'accompagne, cette dernière doit, sur demande, être autorisée à lui fournir l'assistance nécessaire dans le port et au moment de l'embarquement et du débarquement.
 - 3) Prise en charge de tout l'équipement de mobilité nécessaire, y compris des équipements tels que les fauteuils roulants électriques.
 - 4) Remplacement temporaire d'un équipement de mobilité endommagé ou perdu, mais pas nécessairement par un équipement absolument identique.
 - 5) Prise en charge à terre de chiens d'assistance reconnus, le cas échéant.
 - 6) Communication des informations requises pour l'embarquement et le débarquement dans des formats accessibles.
-

ANNEXE III

Assistance à bord des navires, visée aux articles 10 et 13

1. Transport des chiens d'assistance reconnus à bord du navire, sous réserve des réglementations nationales.
 2. Transport de l'équipement médical et de l'équipement de mobilité nécessaire à la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite, y compris les fauteuils roulants électriques.
 3. Communication des informations essentielles concernant un itinéraire dans des formats accessibles.
 4. Prise de toutes les dispositions raisonnables afin de prévoir une place répondant aux besoins des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite, sur demande et sous réserve du respect des exigences de sécurité et de la disponibilité.
 5. Assistance pour se rendre si besoin aux toilettes (si elles existent).
 6. Si une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite est assistée par une personne qui l'accompagne, le transporteur s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de procurer à cette personne une place ou une cabine à côté de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite.
-

ANNEXE IV

Formation, y compris consignes, sur le handicap, visée à l'article 14**A. Formation, y compris consignes, de sensibilisation au handicap**

La formation, y compris les consignes, de sensibilisation au handicap portent sur:

- une sensibilisation et les réponses appropriées à apporter aux passagers souffrant de handicaps physiques, sensoriels (auditifs et visuels), de handicaps cachés ou de troubles de l'apprentissage, y compris la distinction entre les différentes capacités des personnes dont la mobilité, l'orientation ou la communication peuvent être limitées,
- les obstacles rencontrés par les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, notamment sur le plan des attitudes, de l'environnement matériel et de l'organisation,
- les chiens d'assistance reconnus, y compris le rôle et les besoins d'un chien d'assistance,
- la gestion des événements imprévus,
- les capacités interpersonnelles et les méthodes de communication avec les personnes malentendantes, les personnes malvoyantes et les personnes présentant des troubles de la parole et de l'apprentissage,
- une sensibilisation générale aux lignes directrices de l'OMI liées à la recommandation relative à la conception et à l'exploitation des navires à passagers en fonction des besoins spécifiques des personnes âgées et des handicapés.

B. Formation, y compris consignes, d'assistance aux personnes handicapées

La formation, y compris les instructions, d'assistance aux personnes handicapées porte sur:

- la manière d'aider les utilisateurs de fauteuils roulants à s'asseoir dans un fauteuil roulant et à en sortir,
 - l'aptitude à l'assistance des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite accompagnées d'un chien d'assistance reconnu, y compris le rôle et les besoins de ces chiens,
 - les techniques d'accompagnement des passagers malvoyants et de prise en charge et de transport des chiens d'assistance reconnus,
 - la connaissance des types d'équipement pouvant assister les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, et du maniement soigneux de ces équipements,
 - l'utilisation des équipements d'assistance à l'embarquement et au débarquement employés, et la connaissance des procédures appropriées d'assistance à l'embarquement et au débarquement permettant d'assurer la sécurité et la dignité des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite,
 - une compréhension de la nécessité d'une assistance fiable et professionnelle, et la sensibilisation au fait que certaines personnes handicapées ou personnes à mobilité réduite peuvent ressentir une certaine vulnérabilité au cours du voyage en raison de leur dépendance vis-à-vis de l'assistance fournie,
 - une connaissance des premiers secours.
-

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 4 décembre 2008, la Commission a présenté la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs ⁽¹⁾.

Le 23 avril 2009, le Parlement européen a rendu son avis en première lecture ⁽²⁾.

Le 9 octobre 2009, le Conseil est parvenu à un accord politique sur le projet de règlement. À l'issue de la mise au point par les juristes-linguistes, le Conseil a adopté sa position en première lecture le 11 mars 2010, conformément à la procédure législative ordinaire prévue à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Lors de ses travaux, le Conseil a tenu compte de l'avis du Comité économique et social européen. Le Comité des régions n'a pas souhaité rendre un avis.

II. ANALYSE DE LA POSITION EN PREMIÈRE LECTURE

1) Observations générales

La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure s'inscrit dans l'objectif général de l'UE visant à renforcer les droits des passagers, en particulier les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite. Une législation de nature similaire a déjà été adoptée pour les passagers voyageant par voie aérienne ⁽³⁾ ou ferroviaire ⁽⁴⁾. La proposition comprend, d'une part, des dispositions relatives à l'accès non discriminatoire et à l'assistance pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite et, d'autre part, des dispositions relatives au droit à une assistance, à l'information et, éventuellement, à une indemnisation en cas de retard ou d'annulation pour toutes les catégories de passagers.

Bien que le Conseil soit d'accord avec la Commission quant à l'objectif de la proposition, l'approche qu'il a retenue a nécessité des modifications importantes de la proposition initiale. Plusieurs des dispositions proposées n'étaient pas acceptables parce qu'elles faisaient peser une charge administrative trop lourde et des coûts connexes trop importants sur les transporteurs et les administrations nationales, sans apporter aux passagers une valeur ajoutée suffisante pour contrebalancer ces inconvénients. D'autres ont été reformulées en vue de simplifier et de clarifier le règlement.

En conséquence, la position en première lecture du Conseil modifie, dans une large mesure, la proposition initiale de la Commission en la reformulant et en supprimant plusieurs dispositions. Le Conseil n'a dès lors pu accepter aucun des amendements introduits dans l'avis rendu en première lecture par le Parlement européen qui se rapportent à ces dispositions supprimées.

2) Questions clés

i) Champ d'application

Portée géographique

La Commission a proposé que le règlement s'applique aux services de transport de passagers et aux croisières entre ou dans des ports situés dans des États membres.

⁽¹⁾ Doc. 11990/08.

⁽²⁾ Doc. A6-0209/2009.

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, JO L 46 du 17.2.2004, p. 1, et règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, JO L 204 du 26.7.2006, p. 1.

⁽⁴⁾ Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, JO L 315 du 3.12.2007, p. 14.

Le Conseil considère que la proposition de la Commission doit être clarifiée à cet égard afin d'éviter une distorsion de concurrence entre les services de transport de passagers intra-UE et extra-UE. C'est pourquoi la position en première lecture du Conseil précise les dispositions concernées. Elle établit une distinction entre, d'une part, les services de transport de passagers utilisant un port d'embarquement situé sur le territoire d'un État membre et, d'autre part, les services de transport de passagers utilisant un port d'embarquement situé hors du territoire d'un État membre mais un port de débarquement situé sur le territoire d'un État membre. Dans ce dernier cas, le règlement ne s'applique que si les services sont exploités par un transporteur de l'Union. Cependant, il convient de donner aux termes «transporteur de l'Union» l'interprétation la plus large possible, afin de couvrir la plupart des services de transport de passagers reliant des ports de l'UE et des ports de pays tiers. En ce qui concerne les croisières, le règlement s'applique uniquement lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un État membre.

En outre, le Conseil introduit une définition des termes «territoire d'un État membre».

Exemptions du champ d'application

La proposition initiale de la Commission couvrait en principe tous les services de transport de passagers, quels que soient le nombre de passagers transportés, la distance parcourue dans le cadre du service, le motif du voyage, etc. La Commission avait uniquement prévu la possibilité pour les États membres d'exempter les services visés par des contrats de service public.

Le Conseil juge important d'adapter ces dispositions à ce qui est concrètement possible et nécessaire. Il introduit donc un certain nombre d'exemptions aux dispositions du règlement. Le Conseil convient d'exclure du champ d'application les passagers voyageant sur des navires autorisés à transporter jusqu'à 36 passagers, sur des navires dont l'équipage ne comprend pas plus de trois personnes ou sur des navires qui assurent un service de transport de passagers d'une longueur totale inférieure à 500 mètres par trajet. En outre, les excursions ou les visites touristiques (autres que les croisières) sont également exclues.

En outre, les États membres peuvent exempter, pendant une période de deux ans à compter de la date d'application du présent règlement, les navires de mer de moins de 300 tonnes de jauge brute exploités pour le transport national. Si un État membre opte pour cette possibilité, il doit toutefois garantir de manière appropriée les droits des passagers dans le cadre du droit national. Les États membres peuvent également exempter les services de transport de passagers visés par des obligations de service public, des contrats de service public ou des services intégrés, à condition que le droit national garantisse d'une manière appropriée les droits des passagers.

Le Parlement européen a suivi quant à son principe l'approche de la Commission, en ajoutant cependant une possibilité pour les États membres d'exempter les services de transport urbain et de transport suburbain (amendement 10). Le Conseil ne prend pas cet amendement en compte, mais les exemptions du champ d'application qu'il propose se traduiront dans la pratique par l'exclusion de nombreux services de ce type.

ii) Droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite

Le Conseil soutient sans réserve l'objectif de la Commission consistant à veiller à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite disposent d'un accès non discriminatoire au transport par mer et par voie de navigation intérieure. Il suit donc de près la proposition de la Commission, en apportant toutefois certaines simplifications et clarifications.

En ce qui concerne les exceptions au droit au transport, la Commission avait proposé qu'une personne handicapée puisse se voir refuser l'accès à un navire à passagers en raison d'exigences liées à la sécurité ou de la structure du navire. Le Conseil a ajouté à ces motifs les exigences en matière de santé, afin de tenir compte des cas où l'état de santé du passager est tel que son transport en toute sécurité ne peut être garanti.

À cet égard, le Parlement européen avait proposé de supprimer toute référence aux exigences en matière de sécurité (amendements 1, 26 et 29) et d'ajouter une référence au transport dans des conditions sûres, dignes et réalisables sur le plan opérationnel (amendement 27). Le Conseil a intégré ce dernier amendement dans sa position en première lecture, à l'exception du terme «dignes». Il estime que personne en-dehors de la personne handicapée ou à mobilité réduite elle-même ne peut décider ce que sont des conditions de transport dignes, et qu'il n'est pas opportun qu'une telle décision soit prise par le transporteur.

Selon la proposition initiale, le transporteur pouvait demander qu'une personne handicapée ou à mobilité réduite soit accompagnée par une autre personne capable de lui fournir l'assistance requise. La position en première lecture du Conseil prévoit que, si le transporteur fait une telle demande dans le cadre d'un service de transport de passagers, l'accompagnant est transporté gratuitement.

Une assistance sera fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite à condition que la personne concernée informe le transporteur ou l'exploitant du terminal au moins deux jours ouvrables à l'avance (la Commission avait proposé 48 heures) et soit présente dans le port ou à un point désigné au moins 60 minutes avant l'embarquement ou l'heure de départ. En outre, si la personne a des besoins particuliers en ce qui concerne la cabine ou la place assise ou s'il est nécessaire d'emporter du matériel médical, le passager doit en informer le transporteur lors de la réservation, si ces besoins sont connus à ce moment-là. Cette exigence additionnelle, introduite par le Conseil, permettra au transporteur de pourvoir à ces besoins spécifiques et de fournir le meilleur service possible à la personne concernée.

Plusieurs amendements du Parlement européen concernaient la fourniture d'informations dans des formats accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. Ils ont été repris par le Conseil. Il en va de même des amendements du Parlement concernant le remplacement des termes «assistance d'un animal» par «assistance d'un chien».

iii) *Obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux en cas d'interruption de voyage*

La proposition de la Commission prévoyait le droit à l'information, à une assistance (y compris des repas, des rafraîchissements et, éventuellement, un hébergement à l'hôtel), au réacheminement et au remboursement, ainsi qu'à une indemnisation relative au prix du billet pour tous les passagers en cas de retard et, dans certains cas, d'annulation d'un service de transport de passagers ou d'une croisière. Cependant, l'indemnisation relative au prix du billet ne devait pas être payée si le retard ou l'annulation était causé par des circonstances exceptionnelles empêchant l'exécution du service de transport.

Le Conseil approuve le principe selon lequel les transporteurs et les exploitants de terminaux doivent s'occuper de leurs passagers, et il l'a étendu à tous les cas d'annulation. Néanmoins, il n'est pas toujours possible ou raisonnable de fournir, par exemple, des informations sur les retards dans un port sans personnel. La position en première lecture du Conseil introduit dès lors la notion de terminaux portuaires, c'est-à-dire des terminaux dotés de personnel situés dans un port comportant certaines installations (telles que des comptoirs d'enregistrement et de vente de billets ou des salons). Certaines obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux ne s'appliquent qu'aux passagers partant de ces terminaux portuaires. Tel est le cas des droits à l'information et à une assistance et, dans une certaine mesure, des droits au réacheminement et au remboursement.

Une autre considération qui sous-tend la position en première lecture du Conseil a trait à la sécurité maritime. Pour éviter que les transporteurs, pour des raisons économiques, ne prennent la mer ou de la vitesse dans des conditions météorologiques dangereuses compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité, une exemption à l'obligation de prévoir un hébergement ou une indemnisation relative au prix du billet dans de tels cas a été introduite. En outre, les notions de mauvaises conditions météorologiques et de circonstances extraordinaires sont expliquées de manière non exhaustive dans deux considérants. D'autres exemptions au droit à une assistance et à une indemnisation ont été introduites dans le cas où le passager est informé de l'annulation ou du retard avant d'acheter le billet ou dans le cas où le passager provoque l'annulation ou le retard. Enfin, la possibilité a été offerte au transporteur de limiter à un montant de 120 EUR le coût de l'hébergement et de fixer un seuil minimal en-dessous duquel aucune indemnisation n'est payée (billets coûtant 10 EUR ou moins).

Le Parlement européen avait proposé des exemptions en cas de force majeure (amendements 23 et 60) ou si l'annulation ou le retard sont annoncés à l'avance. L'esprit de ces amendements a été repris par le Conseil. En outre, le Parlement avait proposé de limiter le coût de l'hébergement à deux fois le prix du billet (amendement 53). Le Conseil considère que cette limite est trop défavorable pour les passagers et, dans certains cas, pour les transporteurs et trouve la limite de 120 EUR plus raisonnable pour les passagers comme pour les transporteurs.

iv) *Traitement des plaintes et organismes nationaux chargés du contrôle de l'application*

La proposition de la Commission contenait des règles détaillées sur le traitement des plaintes par les transporteurs, prévoyant en particulier de lourdes conséquences juridiques en cas d'absence de réponse aux plaintes, ainsi que sur la désignation et les responsabilités des organismes nationaux chargés du contrôle de l'application.

Le Conseil est d'accord avec la proposition quant au principe, et notamment avec le fait que les transporteurs devraient répondre aux plaintes émanant de leurs clients, mais il introduit une plus grande flexibilité dans le système afin d'éviter toute conséquence imprévue pour les systèmes juridiques ou les structures administratives des États membres.

Le Parlement européen a suggéré que chaque État membre désigne un seul organisme national chargé du contrôle de l'application (amendements 5, 6, 66, 67 et 68) et que les États membres, et non les transporteurs, établissent un mécanisme de traitement des plaintes indépendant (amendement 65). Cependant, pour les raisons de flexibilité exposées ci-dessus, le Conseil ne juge pas approprié de limiter de cette manière la marge de manœuvre des États membres. Le Parlement a également proposé que les organismes nationaux chargés du contrôle de l'application soient indépendants de tout intérêt commercial (amendement 66). La position en première lecture du Conseil précise que ces organismes devraient être indépendants des transporteurs, des voyageurs et des exploitants de terminaux.

v) *Date d'application du règlement*

La Commission avait proposé que le règlement dans son ensemble entre en application deux ans après sa publication et que certaines de ses dispositions s'appliquent dès un an après sa publication.

Selon la position en première lecture du Conseil, l'ensemble du règlement entrera en application trois ans après sa publication.

3) **Autres questions**

Le Conseil décide de simplifier le titre du règlement.

Il décide de préciser les dispositions relatives à la sous-traitance de certaines obligations découlant du règlement en ajoutant un article général concernant les autres parties exécutantes.

Le Conseil décide de supprimer l'exigence imposée aux transporteurs de tenir des comptes séparés pour les coûts liés à l'assistance fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, afin d'éviter, pour les petits transporteurs en particulier, des charges administratives inutiles. Dans le même esprit, il décide de limiter aux grands exploitants de terminaux et transporteurs l'obligation de définir des normes de qualité pour l'assistance et de restreindre les exigences en matière de formation et d'instructions sur le handicap aux catégories de personnel qui en ont réellement besoin.

4) **Autres amendements adoptés par le Parlement européen**

La position en première lecture ne reprend pas certains autres amendements, qui portent sur:

- la prise en compte des besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite dans tous les cas lors de la conception et de la rénovation des ports, terminaux et navires à passagers, et la suppression des termes «si nécessaire» (amendement 2);
- la précision que les dispositions régissant l'embarquement des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite s'entendent sans préjudice des dispositions générales applicables à l'embarquement des passagers (amendement 3);
- l'invitation faite à la Commission de proposer des règles claires en matière de droits des passagers applicables aux points de passage des personnes entre la terre et la mer ou du transport de navigation intérieure (amendement 7);
- une approche législative horizontale couvrant tous les moyens de transport si une initiative législative relative aux droits des passagers devait être adoptée (amendement 8);

- l'inclusion du handicap psychosocial dans la définition de la personne handicapée ou à mobilité réduite (amendement 11);
- des modifications de la définition du «contrat de transport» (amendement 14) et du «vendeur de billets» (amendement 15);
- les définitions proposées pour les termes «formats accessibles» (amendement 18), «passager» (amendement 19), «arrivée» (amendement 20), «départ» (amendement 21), «prix du billet» (amendement 22) et «force majeure» (amendement 23);
- les règles d'accès applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, qui devraient être établies sous le contrôle des organismes nationaux chargés de l'exécution, et l'inclusion dans ces règles des personnes accompagnantes et de l'accessibilité des équipements d'assistance aménagés (amendement 31);
- la confirmation écrite qui doit être donnée de la prestation d'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite (amendement 34);
- une assistance adaptée aux besoins particuliers de la personne handicapée ou à mobilité réduite (amendement 35);
- la charge confiée au gestionnaire du port de rendre accessible le port aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite (amendement 37);
- la possibilité, pour le fournisseur d'assistance et le passager, de convenir entre eux d'une période de notification plus courte pour l'assistance (amendement 38);
- la nécessité de veiller à ce que le passager reçoive une confirmation de la notification de ses besoins d'assistance (amendement 39);
- l'obligation imposée au transporteur de fournir un équipement de remplacement adapté aux besoins du passager concerné lorsque l'équipement de mobilité est endommagé au cours du voyage (amendement 50);
- le fait que, en cas de retard, le passager devrait se voir offrir le remboursement du prix du billet uniquement s'il décide de ne pas voyager avec ce transporteur (amendement 54);
- toute indemnisation accordée en vertu du règlement, qui peut être déduite d'une indemnisation complémentaire (amendement 61);
- les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement, qui pourraient inclure le paiement d'une indemnisation (amendement 70);
- les annexes du règlement (amendements 71, 72 et 75).

III. CONCLUSION

En établissant sa position en première lecture, le Conseil a pleinement pris en compte la proposition de la Commission et l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position en première lecture, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.

POSITION (UE) N° 6/2010 DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les nouveaux aliments, modifiant le règlement (CE) n° 1331/2008 et abrogeant le règlement (CE) n° 258/97 et le règlement (CE) n° 1852/2001 de la Commission

Adoptée par le Conseil le 15 mars 2010

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

(2010/C 122 E/03)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La libre circulation de denrées alimentaires sûres et saines constitue un aspect essentiel du marché intérieur et contribue de façon notable à la santé et au bien-être des citoyens, ainsi qu'à leurs intérêts économiques et sociaux. Les différences entre les dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales concernant l'évaluation de la sécurité et l'autorisation des nouveaux aliments sont susceptibles d'entraver la libre circulation de ceux-ci, créant ainsi des conditions de concurrence déloyales.
- (2) Il convient d'assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine dans l'exécution des politiques de l'Union. Toute l'attention voulue devrait, le cas échéant, être accordée à la protection de l'environnement et au bien-être des animaux.
- (3) Les règles de l'Union applicables aux nouveaux aliments ont été établies par le règlement (CE) n° 258/97 du Parlement européen et du Conseil du 27 janvier 1997 relatif aux nouveaux aliments et aux nouveaux ingrédients alimentaires ⁽³⁾ et par le règlement (CE) n° 1852/2001 de la Commission du 20 septembre 2001 portant modalités d'application relatives à la mise à la disposition du public de certaines informations et à la protection des informations fournies en application du

règlement (CE) n° 258/97 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾. Pour des raisons de clarté, il convient d'abroger le règlement (CE) n° 258/97 et le règlement (CE) n° 1852/2001, et il convient de remplacer le règlement (CE) n° 258/97 par le présent règlement. La recommandation 97/618/CE de la Commission du 29 juillet 1997 concernant les aspects scientifiques relatifs à la présentation des informations requises pour étayer des demandes d'autorisation de mise sur le marché de nouveaux aliments et de nouveaux ingrédients alimentaires et l'établissement des rapports d'évaluation initiale au titre du règlement (CE) n° 258/97 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ devrait, par conséquent, devenir obsolète en ce qui concerne les nouveaux aliments.

- (4) Afin d'assurer la continuité avec le règlement (CE) n° 258/97, une denrée alimentaire devrait continuer à être considérée comme nouvelle si sa consommation humaine est restée négligeable dans l'Union avant la date d'application du règlement (CE) n° 258/97, à savoir le 15 mai 1997. Une consommation dans l'Union désigne une consommation dans les États membres indépendamment de la date de leur adhésion à l'Union européenne.
- (5) Le règlement (CE) n° 178/2002 du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2002 établissant les principes généraux et les prescriptions générales de la législation alimentaire, instituant l'Autorité européenne de sécurité des aliments et fixant des procédures relatives à la sécurité des denrées alimentaires ⁽⁶⁾ s'applique. Il convient de clarifier et d'actualiser la définition existante d'un nouvel aliment en remplaçant les catégories existantes par une référence à la définition générale de denrée alimentaire contenue dans ledit règlement.
- (6) Il convient également de préciser qu'un aliment doit être considéré comme nouveau si une technique de production jamais utilisée auparavant pour la production de denrées alimentaires dans l'Union lui a été appliquée. En particulier, le présent règlement devrait s'appliquer aux nouvelles techniques de reproduction et aux nouveaux procédés de production des denrées alimentaires, qui ont un effet sur les denrées alimentaires et peuvent dès lors en avoir un sur la sécurité des denrées alimentaires. Les nouveaux aliments devraient par conséquent englober les denrées alimentaires issues d'animaux

⁽¹⁾ JO C 224 du 30.8.2008, p. 81.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 25 mars 2009 (non encore paru au Journal officiel), position en première lecture du Conseil du 15 mars 2010 (non encore parue au Journal officiel), position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽³⁾ JO L 43 du 14.2.1997, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 253 du 21.9.2001, p. 17.

⁽⁵⁾ JO L 253 du 16.9.1997, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 31 du 1.2.2002, p. 1.

produits au moyen de techniques de reproduction non traditionnelles et de leurs descendants, les denrées alimentaires issues de végétaux produits au moyen de techniques de reproduction non traditionnelles, les denrées alimentaires obtenues au moyen de nouveaux procédés de production qui peuvent avoir un effet sur lesdites denrées alimentaires, et les denrées alimentaires contenant des nanomatériaux manufacturés ou consistant en de tels nanomatériaux. Les denrées alimentaires issues de nouvelles variétés végétales ou de nouvelles races animales produites au moyen de techniques de sélection traditionnelles ne devraient pas être considérées comme de nouveaux aliments. En outre, il convient de préciser que les aliments en provenance de pays tiers qui sont nouveaux dans l'Union ne peuvent être considérés comme traditionnels que s'ils sont issus de la production primaire telle qu'elle est définie dans le règlement (CE) n° 178/2002, qu'ils soient transformés ou non (fruits, confitures et jus de fruits, par exemple). Cependant, les denrées alimentaires ainsi obtenues ne devraient pas contenir de denrées alimentaires produites à partir d'animaux ou de végétaux auxquels a été appliquée une technique de reproduction non traditionnelle ou de denrées alimentaires produites à partir de descendants de tels animaux, ni de denrées alimentaires auxquelles un nouveau procédé de production est appliqué.

- (7) Toutefois, compte tenu de l'avis du Groupe européen d'éthique des sciences et des nouvelles technologies, créé par la décision de la Commission du 16 décembre 1997, rendu le 16 janvier 2008, et de l'avis de l'Autorité européenne de sécurité des aliments, adopté le 15 juillet 2008, les techniques de clonage des animaux, telles que le transfert de noyaux de cellules somatiques, présentent des caractéristiques spécifiques sont telles que le présent règlement ne peut pas traiter toutes les questions relatives au clonage. Dès lors, les denrées alimentaires produites à partir d'animaux obtenus par une technique de clonage, ainsi qu'à partir des descendants de ces animaux, devraient faire l'objet d'un rapport soumis par la Commission au Parlement européen et au Conseil, accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative. Si une législation spécifique était adoptée, le champ d'application du présent règlement devrait être adapté en conséquence.
- (8) Il convient d'adopter des mesures d'application définissant des critères permettant de déterminer plus facilement si la consommation humaine d'une denrée alimentaire était non négligeable dans l'Union avant le 15 mai 1997. Si, avant cette date, une denrée alimentaire a été utilisée exclusivement comme complément alimentaire ou dans un complément alimentaire, au sens de la directive 2002/46/CE⁽¹⁾, elle devrait pouvoir être mise sur le marché dans l'Union après cette date pour la même utilisation sans être considérée comme un nouvel aliment. Toutefois, cette utilisation comme complément

alimentaire ou dans un complément alimentaire ne devrait pas entrer en considération pour évaluer si la consommation humaine d'une denrée alimentaire n'a pas été négligeable dans l'Union avant le 15 mai 1997. Par conséquent, les utilisations de la denrée alimentaire concernée autres que son utilisation comme complément alimentaire ou dans un complément alimentaire devraient être autorisés conformément au présent règlement.

- (9) L'utilisation dans la production de denrées alimentaires de nanomatériaux manufacturés pourrait s'accroître avec les nouveaux progrès de la technologie. Afin de garantir un niveau élevé de protection de la santé humaine, la libre circulation des marchandises et la sécurité juridique pour les fabricants, il est nécessaire de mettre au point au niveau international une définition uniforme des nanomatériaux manufacturés. L'Union devrait s'efforcer de parvenir à un accord sur une définition au sein des instances internationales appropriées. Si un tel accord était dégagé, la définition des nanomatériaux manufacturés devrait être adaptée en conséquence dans le présent règlement.
- (10) Les produits alimentaires fabriqués à partir d'ingrédients alimentaires qui ne relèvent pas du présent règlement, notamment en modifiant les ingrédients de la denrée alimentaire, leur composition ou quantité, ne devraient pas être considérés comme des nouveaux aliments. Toutefois, les modifications d'un ingrédient alimentaire, par exemple des extraits sélectifs ou l'utilisation d'autres parties d'une plante, qui n'ont pas encore fait l'objet d'une consommation humaine dans l'Union, devraient continuer à relever du présent règlement.
- (11) Les dispositions de la directive 2001/83/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 novembre 2001 instituant un code communautaire relatif aux médicaments à usage humain⁽²⁾ devraient s'appliquer lorsque, eu égard à l'ensemble de ses caractéristiques, un produit peut répondre à la fois à la définition d'un "médicament" et à la définition d'un produit régi par une autre législation de l'Union. À cet égard, un État membre devrait pouvoir, s'il établit conformément à la directive 2001/83/CE qu'un produit est un médicament, restreindre la mise sur le marché de ce produit conformément au droit de l'Union. En outre, les médicaments sont exclus de la définition de denrée alimentaire fixée par le règlement (CE) n° 178/2002 et ne devraient pas être soumis au présent règlement.
- (12) Les nouveaux aliments autorisés en vertu du règlement (CE) n° 258/97 devraient garder leur statut de nouveaux aliments, mais toute nouvelle utilisation de ces aliments devrait faire l'objet d'une autorisation.

⁽¹⁾ Directive 2002/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 10 juin 2002 relative au rapprochement des législations des États membres concernant les compléments alimentaires (JO L 183 du 12.7.2002, p. 51).

⁽²⁾ JO L 311 du 28.11.2001, p. 67.

- (13) Les denrées alimentaires qui sont destinées à des utilisations technologiques ou qui sont génétiquement modifiées ne devraient pas relever du champ d'application du présent règlement. En conséquence, les denrées alimentaires génétiquement modifiées relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 1829/2003 ⁽¹⁾, les denrées alimentaires utilisées exclusivement comme additifs relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 1333/2008 ⁽²⁾, les arômes relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 1334/2008 ⁽³⁾, les enzymes relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 1332/2008 ⁽⁴⁾ et les solvants d'extraction relevant du champ d'application de la directive 2009/32/CE ⁽⁵⁾ ne devraient pas relever du champ d'application du présent règlement.
- (14) L'utilisation de vitamines et de minéraux est régie par des législations alimentaires sectorielles spécifiques. Les vitamines et minéraux relevant de la directive 2002/46/CE et du règlement (CE) n° 1925/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 concernant l'adjonction de vitamines, de minéraux et de certaines autres substances aux denrées alimentaires ⁽⁶⁾ et de la directive 2009/39/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative aux denrées alimentaires destinées à une alimentation particulière (refonte) ⁽⁷⁾ devraient par conséquent être exclus du champ d'application du présent règlement. Toutefois, ces actes juridiques spécifiques ne traitent pas des cas où les vitamines et les substances minérales sont obtenues par des méthodes de production ou en utilisant de nouvelles sources qui n'avaient pas été prises en compte quand elles ont été autorisées. Dès lors, en attendant que des changements soient apportés auxdits actes juridiques spécifiques, ces vitamines et substances minérales ne devraient pas être exclues du champ d'application du présent règlement lorsque les méthodes de production ou les nouvelles sources entraînent des modifications significatives de la composition ou de la structure des vitamines ou minéraux qui ont une influence sur leur valeur nutritive, sur la façon selon laquelle ils sont métabolisés ou sur la teneur en substances indésirables.
- (15) Les nouveaux aliments, autres que les vitamines et les minéraux, destinés à une alimentation particulière, à l'enrichissement des denrées alimentaires ou à une utilisation comme compléments alimentaires devraient être évalués conformément au présent règlement. Les dispositions de la directive 2002/46/CE, du règlement (CE) n° 1925/2006, de la directive 2009/39/CE, et des directives spécifiques qui sont visées dans la directive 2009/39/CE et dans son annexe I devraient également continuer à leur être applicables.
- (16) L'évaluation du caractère négligeable ou non de la consommation humaine d'une denrée alimentaire dans l'Union avant le 15 mai 1997 devrait être fondée sur les informations fournies par les exploitants du secteur alimentaire et, le cas échéant, étayées par d'autres informations disponibles dans les États membres. Lorsqu'il n'existe pas d'informations suffisantes concernant la consommation humaine d'une denrée alimentaire avant le 15 mai 1997, une procédure simple et transparente, à laquelle sont associés la Commission, les États membres et toutes les parties concernées, devrait être mise en place pour la collecte de ces informations.
- (17) Les nouveaux aliments ne devraient être mis sur le marché de l'Union que s'ils sont sûrs et n'induisent pas le consommateur en erreur. En outre, lorsque les nouveaux aliments sont destinés à remplacer d'autres denrées alimentaires, ils ne devraient en différer en aucune manière qui soit désavantageuse pour le consommateur sur le plan nutritionnel.
- (18) Il est nécessaire d'appliquer une procédure harmonisée et centralisée d'évaluation de la sécurité et d'autorisation qui soit efficace, limitée dans le temps et transparente. En vue de poursuivre l'harmonisation des différentes procédures d'autorisation des denrées alimentaires, l'évaluation de la sécurité des nouveaux aliments et leur inscription sur la liste de l'Union devraient se dérouler conformément à la procédure prévue par le règlement (CE) n° 1331/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 établissant une procédure d'autorisation uniforme pour les additifs, enzymes et arômes alimentaires ⁽⁸⁾, qui devrait être applicable chaque fois qu'il n'y est pas expressément dérogé par le présent règlement. Lorsqu'elle reçoit une demande d'autorisation d'un produit en tant que nouvel aliment, la Commission devrait évaluer la validité et l'applicabilité de la demande. D'autres éléments pertinents, tels que les facteurs éthiques et environnementaux, le bien-être des animaux et le principe de précaution, devraient également être pris en compte dans le cadre de l'autorisation d'un nouvel aliment.
- (19) Il convient également de fixer des critères d'évaluation des risques potentiels résultant des nouveaux aliments. Afin de garantir que les nouveaux aliments sont soumis à des évaluations scientifiques harmonisées, ces évaluations devraient être réalisées par l'Autorité européenne de sécurité des aliments ("l'Autorité").
- (20) Actuellement, les informations sur les risques liés aux nanomatériaux manufacturés sont insuffisantes. Afin de mieux évaluer leur sécurité, la Commission devrait mettre au point, en coopération avec l'Autorité, des méthodes d'essai qui tiennent compte des caractéristiques spécifiques des nanomatériaux manufacturés.
- ⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1829/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2003 concernant les denrées alimentaires et les aliments pour animaux génétiquement modifiés (JO L 268 du 18.10.2003, p. 1).
- ⁽²⁾ Règlement (CE) n° 1333/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 sur les additifs alimentaires (JO L 354 du 31.12.2008, p. 16).
- ⁽³⁾ Règlement (CE) n° 1334/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif aux arômes et à certains ingrédients alimentaires possédant des propriétés aromatisantes qui sont destinés à être utilisés dans et sur les denrées alimentaires (JO L 354 du 31.12.2008, p. 34).
- ⁽⁴⁾ Règlement (CE) n° 1332/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 concernant les enzymes alimentaires (JO L 354 du 31.12.2008, p. 7).
- ⁽⁵⁾ Directive 2009/32/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au rapprochement des législations des États membres concernant les solvants d'extraction utilisés dans la fabrication des denrées alimentaires et de leurs ingrédients (refonte) (JO L 141 du 6.6.2009, p. 3).
- ⁽⁶⁾ JO L 404 du 30.12.2006, p. 26.
- ⁽⁷⁾ JO L 124 du 20.5.2009, p. 21.
- ⁽⁸⁾ JO L 354 du 31.12.2008, p. 1.

- (21) Afin de simplifier les procédures, les demandeurs devraient être autorisés à présenter une demande unique pour des denrées alimentaires régies par différentes législations alimentaires sectorielles. Suite à l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne le 1^{er} décembre 2009, l'Union européenne s'est substituée et a succédé à la Communauté européenne, et, le terme "Communauté" devrait être remplacé par "Union" dans l'ensemble dudit règlement.
- (22) Il devrait être permis de mettre sur le marché de l'Union des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers dans des conditions correspondant à celles pour lesquelles la sécurité de l'utilisation passée a été établie, si ces denrées figurent sur la liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers. En ce qui concerne l'évaluation et la gestion de la sécurité des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers, la sécurité de leur utilisation passée dans leur pays d'origine devrait être prise en compte. Les utilisations non alimentaires et les utilisations autres que dans le cadre d'un régime alimentaire normal ne devraient pas être prises en compte pour établir la sécurité de l'utilisation passée en tant que denrée alimentaire.
- (23) S'il y a lieu et sur la base des conclusions de l'évaluation de la sécurité, des obligations de surveillance consécutive à la mise sur le marché devraient être introduites en ce qui concerne l'utilisation des nouveaux aliments destinés à la consommation humaine.
- (24) L'inscription d'un nouvel aliment sur la liste de l'Union des nouveaux aliments ou sur la liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers ne devrait pas porter atteinte à la possibilité que soient évalués les effets de la consommation générale d'une substance qui est ajoutée à cet aliment ou utilisée pour sa fabrication ou celle d'un produit comparable conformément au règlement (CE) n° 1925/2006.
- (25) Dans certaines circonstances, pour stimuler la recherche et le développement dans l'industrie agroalimentaire, et donc l'innovation, les données scientifiques récentes et les données faisant l'objet d'un droit de propriété qui sont fournies à l'appui d'une demande d'inscription d'un nouvel aliment sur la liste de l'Union devraient être protégées. Lesdites données et informations ne devraient pas être utilisées au profit d'un demandeur ultérieur, durant une période limitée, sans l'accord du demandeur précédent. La protection des données scientifiques fournies par un demandeur ne devrait pas empêcher d'autres demandeurs de solliciter l'inscription de nouveaux aliments sur la liste de l'Union sur la base de leurs propres données scientifiques.
- (26) Les nouveaux aliments sont soumis aux prescriptions générales en matière d'étiquetage énoncées dans la directive 2000/13/CE⁽¹⁾ et, le cas échéant, aux prescriptions en matière d'étiquetage nutritionnel énoncées dans la directive 90/496/CEE⁽²⁾. Dans certains cas, il pourrait être nécessaire de prévoir que l'étiquette comporte des informations supplémentaires, notamment en ce qui concerne la description de la denrée alimentaire, son origine ou ses conditions d'utilisation. En conséquence, lorsqu'un nouvel aliment est inscrit sur la liste de l'Union ou sur la liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers, des conditions particulières d'utilisation ou des obligations spécifiques en matière d'étiquetage peuvent être imposées qui pourraient, entre autres, tenir compte de toute caractéristique ou propriété alimentaire spécifique, telles que la composition, la valeur nutritive ou les effets nutritionnels et l'utilisation à laquelle la denrée alimentaire est destinée, ainsi que de considérations éthiques ou de conséquences pour la santé de certains groupes spécifiques de la population.
- (27) Le règlement (CE) n° 1924/2006⁽³⁾ harmonise les dispositions des États membres qui concernent les allégations nutritionnelles et de santé. Par conséquent, les allégations relatives aux nouveaux aliments devraient uniquement être faites conformément audit règlement.
- (28) Le Groupe européen d'éthique des sciences et des nouvelles technologies peut, s'il y a lieu, être consulté afin de donner un avis sur les questions éthiques liées à la mise sur le marché de l'Union de nouveaux aliments.
- (29) Les nouveaux aliments mis sur le marché de l'Union en vertu du règlement (CE) n° 258/97 devraient continuer à être mis sur le marché. Les nouveaux aliments autorisés conformément au règlement (CE) n° 258/97 devraient être inscrits sur la liste de l'Union des nouveaux aliments établie par le présent règlement. En outre, les demandes présentées au titre du règlement (CE) n° 258/97 avant la date d'application du présent règlement devraient être transformées en demandes au titre du présent règlement lorsque le rapport d'évaluation initiale prévu en vertu du règlement (CE) n° 258/97, n'a pas encore été transmis à la Commission, ainsi que dans tous les cas où un rapport d'évaluation complémentaire est requis conformément audit règlement. Les autres demandes en attente qui ont été présentées au titre de l'article 4 du règlement (CE) n° 258/97 avant la date d'application du présent règlement devraient être traitées conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 258/97.
- (30) Le règlement (CE) n° 882/2004⁽⁴⁾ établit des règles générales applicables à la réalisation des contrôles officiels destinés à vérifier le respect de la législation alimentaire. Les États membres devraient être tenus de réaliser des contrôles officiels conformément audit règlement, en vue d'assurer le respect du présent règlement.

(1) Directive 2000/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mars 2000 relative au rapprochement des législations des États membres concernant l'étiquetage et la présentation des denrées alimentaires ainsi que la publicité faite à leur égard (JO L 109 du 6.5.2000, p. 29).

(2) Directive 90/496/CEE du Conseil du 24 septembre 1990 relative à l'étiquetage nutritionnel des denrées alimentaires (JO L 276 du 6.10.1990, p. 40).

(3) Règlement (CE) n° 1924/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 concernant les allégations nutritionnelles et de santé portant sur les denrées alimentaires (JO L 404 du 30.12.2006, p. 9).

(4) Règlement du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relatif aux contrôles officiels effectués pour s'assurer de la conformité avec la législation sur les aliments pour animaux et les denrées alimentaires et avec les dispositions relatives à la santé animale et au bien-être des animaux (JO L 165 du 30.4.2004, p. 1).

(31) Les exigences en matière d'hygiène des denrées alimentaires établies dans le règlement (CE) n° 852/2004 ⁽¹⁾ s'appliquent.

(32) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir des règles harmonisées pour la mise sur le marché de l'Union de nouveaux aliments, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc être mieux réalisé au niveau de l'Union, cette dernière peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(33) Les États membres devraient déterminer le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de celles-ci. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

(34) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽²⁾.

(35) En particulier, il convient d'habiliter la Commission à préciser certaines définitions afin de garantir une application harmonisée de ces dispositions par les États membres sur la base de critères pertinents, notamment la définition de la notion de «nanomatériau manufacturé», compte tenu des progrès techniques et scientifiques, ainsi que de technique d'élevage non traditionnelle, qui recouvre les techniques employées pour la reproduction asexuée d'animaux génétiquement identiques, qui, avant le 15 mai 1997, n'étaient pas utilisés pour la production alimentaire dans l'Union. En outre, il convient d'habiliter la Commission à adopter toute mesure transitoire appropriée et à mettre à jour la liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers ainsi que la liste de l'Union.

(36) Par ailleurs, il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les critères permettant de déterminer si la consommation humaine d'une denrée alimentaire a été non négligeable dans l'Union avant le 15 mai 1997. Il est particulièrement important que la Commission consulte des experts durant la phase préparatoire, conformément à l'engagement qu'elle a pris dans sa communication du 9 décembre 2009 sur la mise en œuvre de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS INTRODUCTIVES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des règles harmonisées pour la mise sur le marché de l'Union de nouveaux aliments afin de garantir un niveau élevé de protection de la santé humaine et des intérêts des consommateurs, tout en assurant le fonctionnement efficace du marché intérieur, en tenant compte, le cas échéant, de la protection de l'environnement et du bien-être des animaux.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à la mise sur le marché de l'Union de nouveaux aliments.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux:

a) denrées alimentaires lorsque et dans la mesure où elles sont utilisées comme:

i) additifs alimentaires relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 1333/2008,

ii) arômes alimentaires relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 1334/2008,

iii) solvants d'extraction utilisés dans la fabrication de denrées alimentaires et relevant du champ d'application de la directive 2009/32/CE,

iv) enzymes alimentaires relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 1332/2008,

⁽¹⁾ Règlement du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relatif à l'hygiène des denrées alimentaires (JO L 139 du 30.4.2004, p. 1).

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- v) vitamines et minéraux relevant, respectivement, du champ d'application de la directive 2002/46/CE, du champ d'application du règlement (CE) n° 1925/2006 ou du champ d'application de la directive 2009/39/CE, à l'exception des vitamines et substances minérales déjà autorisées qui sont obtenues par des méthodes de production ou en utilisant de nouvelles sources qui n'avaient pas été prises en compte quand elles ont été autorisées dans le cadre de la législation spécifique, lorsque lesdites méthodes de production ou nouvelles sources entraînent des modifications significatives visées à l'article 3, paragraphe 2, point a) iii) du présent règlement;
- b) denrées alimentaires relevant du règlement (CE) n° 1829/2003.

Article 3

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans le règlement (CE) n° 178/2002 sont applicables.

2. En outre, on entend par:

- a) "nouvel aliment", une denrée alimentaire dont la consommation humaine est restée négligeable dans l'Union avant le 15 mai 1997, y compris:
- i) une denrée alimentaire d'origine animale, lorsqu'une technique de reproduction non traditionnelle qui n'était pas utilisée pour la production de denrées alimentaires dans l'Union avant le 15 mai 1997 est appliquée à l'animal, et une denrée alimentaire produite à partir des descendants de tels animaux;
 - ii) une denrée alimentaire d'origine végétale, lorsqu'une technique de reproduction non traditionnelle qui n'était pas utilisée pour la production de denrées alimentaires dans l'Union avant le 15 mai 1997 est appliquée à la plante, si l'application de cette technique entraîne des modifications significatives de la composition ou de la structure de la denrée alimentaire qui ont une influence sur sa valeur nutritive, sur la façon selon laquelle elle est métabolisée ou sur la teneur en substances indésirables;
 - iii) une denrée alimentaire à laquelle est appliqué un nouveau procédé de production qui n'était pas utilisé pour la production de denrées alimentaires dans l'Union avant le 15 mai 1997, si ce procédé entraîne des modifications significatives de la composition ou de la structure de la denrée alimentaire qui ont une influence sur sa valeur nutritive, sur la façon selon laquelle elle est métabolisée ou sur la teneur en substances indésirables;
 - iv) une denrée alimentaire contenant des nanomatériaux manufacturés ou consistant en de tels nanomatériaux;
 - v) une denrée alimentaire traditionnelle en provenance d'un pays tiers; et

vi) les ingrédients alimentaires utilisés exclusivement dans des compléments alimentaires dans l'Union avant le 15 mai 1997 s'ils sont destinés à être utilisés dans des denrées alimentaires autres que des compléments alimentaires. Toutefois, si une denrée alimentaire a été utilisée exclusivement comme complément alimentaire ou dans un complément alimentaire avant cette date, elle peut être mise sur le marché dans l'Union après cette date pour la même utilisation sans être considérée comme un nouvel aliment;

- b) «descendant», un animal produit au moyen d'une technique de reproduction traditionnelle dont au moins un des parents est un animal produit par une technique de reproduction non traditionnelle;
- c) «nanomatériau manufacturé», tout matériau produit intentionnellement présentant une ou plusieurs dimensions de l'ordre de 100 nm ou moins, ou composé de parties fonctionnelles distinctes, soit internes, soit à la surface, dont beaucoup ont une ou plusieurs dimensions de l'ordre de 100 nm ou moins, y compris des structures, des agglomérats ou des agrégats qui peuvent avoir une taille supérieure à 100 nm mais qui conservent des propriétés typiques de la nanoéchelle.

Les propriétés typiques de la nanoéchelle sont notamment les suivantes:

- i) les propriétés liées à la grande surface spécifique des matériaux considérés; et/ou
 - ii) des propriétés physico-chimiques spécifiques qui sont différentes de celles de la forme non nanotechnologique du même matériau;
- d) «denrée alimentaire traditionnelle en provenance d'un pays tiers», un nouvel aliment autre que ceux visés au point a) i) à iv), issu de la production primaire dont l'utilisation en tant que denrée alimentaire est habituelle dans tout pays tiers, de sorte que l'aliment en question fait partie du régime alimentaire habituel d'une grande partie de la population de ce pays depuis au moins vingt-cinq ans;
- e) «sécurité de l'utilisation passée en tant que denrée alimentaire dans un pays tiers», le fait que la sécurité de la denrée alimentaire en question est confirmée par les données relatives à sa composition et par le bilan que l'on peut dresser de son utilisation passée et continue pendant au moins 25 ans dans le régime alimentaire habituel d'une grande partie de la population d'un pays.

3. La Commission peut arrêter d'autres critères afin de clarifier les définitions figurant au paragraphe 2, point a) i) à iv), et au paragraphe 2, points c), d) et e), du présent article en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2.

*Article 4***Procédure de détermination du statut de nouvel aliment**

1. Les exploitants du secteur alimentaire vérifient le statut des denrées alimentaires qu'ils ont l'intention de mettre sur le marché de l'Union au regard du champ d'application du présent règlement.

2. En cas de doute, les exploitants du secteur alimentaire consultent l'autorité compétente pertinente pour les nouveaux aliments, telle qu'elle est définie à l'article 15 du règlement (CE) n° 1331/2008, au sujet du statut de la denrée alimentaire concernée. À la demande de l'autorité compétente pertinente, l'exploitant soumet des informations concernant la mesure dans laquelle la denrée alimentaire concernée a été utilisée aux fins de la consommation humaine dans l'Union avant le 15 mai 1997.

3. Si nécessaire, l'autorité compétente peut consulter d'autres autorités compétentes et la Commission au sujet de la mesure dans laquelle une denrée alimentaire a été utilisée aux fins de la consommation humaine dans l'Union avant le 15 mai 1997. Les réponses reçues dans le cadre de cette consultation sont transmises également à la Commission. Celle-ci résume les réponses reçues et communique le résultat de la consultation à toutes les autorités compétentes.

4. La Commission peut arrêter les mesures d'exécution du paragraphe 3 du présent article en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2.

*Article 5***Décisions d'interprétation**

S'il y a lieu, il peut être déterminé, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2 si un type de denrée alimentaire relève du présent règlement.

CHAPITRE II

PRESCRIPTIONS APPLICABLES À LA MISE SUR LE MARCHÉ DE L'UNION DE NOUVEAUX ALIMENTS*Article 6***Interdiction des nouveaux aliments non conformes**

Nul ne met sur le marché de l'Union un nouvel aliment s'il n'est pas conforme au présent règlement.

*Article 7***Liste des nouveaux aliments**

1. La Commission tient une liste de l'Union répertoriant les nouveaux aliments autorisés autres que les denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers (ci-après "la liste de l'Union"), qui est publiée conformément à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1331/2008.

2. La Commission établit et tient une liste répertoriant les denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers autorisés en vertu de l'article 11, paragraphe 5, du présent règlement, qui est publiée dans la série C du *Journal officiel de l'Union européenne*.

3. Seuls les nouveaux aliments inscrits sur la liste de l'Union ou sur la liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers peuvent être mis sur le marché de l'Union.

*Article 8***Conditions générales pour l'inclusion de nouveaux aliments sur les listes**

Un nouvel aliment ne peut être inscrit sur la liste pertinente que s'il satisfait aux conditions suivantes:

- a) il ne pose, selon les données scientifiques disponibles, aucun problème de sécurité pour la santé du consommateur;
- b) il n'induit pas le consommateur en erreur;
- c) s'il est destiné à remplacer une autre denrée alimentaire, il ne diffère pas de celle-ci de telle manière que sa consommation normale serait désavantageuse pour le consommateur sur le plan nutritionnel.

*Article 9***Contenu de la liste de l'Union**

1. La liste de l'Union est mise à jour conformément à la procédure établie par le règlement (CE) n° 1331/2008 et, le cas échéant, conformément à l'article 16 du présent règlement.

2. L'inscription d'un nouvel aliment sur la liste de l'Union comporte la description de l'aliment et précise, le cas échéant, les conditions d'utilisation, les exigences spécifiques supplémentaires en matière d'étiquetage destinées à l'information du consommateur final, et/ou une obligation de surveillance consécutive à la mise sur le marché, ainsi que, s'il y a lieu, les informations visées à l'article 16, paragraphe 4.

*Article 10***Contenu de la liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers**

1. La liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers est mise à jour selon la procédure établie à l'article 11.

2. L'inscription d'une denrée alimentaire traditionnelle en provenance d'un pays tiers sur la liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers comporte la description de la denrée alimentaire et précise, s'il y a lieu, les conditions d'utilisation et/ou les exigences spécifiques supplémentaires en matière d'étiquetage destinées à l'information du consommateur final.

*Article 11***Procédure visant à inclure une denrée alimentaire traditionnelle en provenance d'un pays tiers sur la liste**

1. Par dérogation à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 1, du présent règlement, une partie intéressée visée à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1331/2008, qui a l'intention de mettre sur le marché de l'Union une denrée alimentaire traditionnelle en provenance d'un pays tiers, présente une demande à la Commission.

La demande contient:

- a) le nom et la description de la denrée alimentaire,
- b) sa composition,
- c) son pays d'origine,
- d) une documentation attestant la sécurité de l'utilisation passée en tant que denrée alimentaire dans tout pays tiers,
- e) le cas échéant, les conditions d'utilisation et les exigences spécifiques en matière d'étiquetage,
- f) un résumé du contenu de la demande.

La demande est effectuée conformément aux modalités d'application visées au paragraphe 7.

2. La Commission transmet immédiatement la demande valable visée au paragraphe 1 aux États membres et à l'Autorité.

3. Dans les six mois qui suivent la réception d'une demande, l'Autorité rend son avis. Lorsque l'Autorité demande des informations complémentaires à la partie intéressée, elle fixe, après consultation de cette dernière, un délai pour la fourniture de ces informations. Le délai de six mois est prolongé automatiquement d'une durée correspondant à ce délai supplémentaire. Les informations complémentaires sont mises à la disposition des États membres et de la Commission par l'Autorité.

4. Pour élaborer son avis, l'Autorité vérifie que:

- a) la sécurité de l'utilisation passée dans tout pays tiers est attestée par la qualité des données fournies par la partie intéressée; et

- b) la composition de la denrée alimentaire et, s'il y a lieu, ses conditions d'utilisation, ne posent aucun risque pour la santé des consommateurs dans l'Union.

L'Autorité transmet son avis à la Commission, aux États membres et à la partie intéressée.

5. Dans un délai de trois mois suivant l'avis de l'Autorité, la Commission, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2, met à jour la liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers en tenant compte de l'avis de l'Autorité, de toute disposition pertinente de la législation de l'Union et de tout autre facteur légitime pertinent. La Commission informe la partie intéressée en conséquence. Si la Commission décide de ne pas procéder à la mise à jour de la liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers, elle en informe la partie intéressée et les États membres, en indiquant les raisons qui l'ont conduite à juger cette mise à jour injustifiée.

6. À toute étape de la procédure, la partie intéressée peut retirer sa demande.

7. Au plus tard le ... (*), la Commission arrête les modalités d'application du présent article en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2.

*Article 12***Conseils techniques**

Sans préjudice des mesures d'application adoptées conformément à l'article 9, paragraphe 1, point a), du règlement (CE) n° 331/2008 et au plus tard le ... (*), la Commission, en étroite collaboration avec l'Autorité et après consultation des parties intéressées, fournit, s'il y a lieu, les conseils et outils techniques pour aider les parties intéressées, notamment les exploitants du secteur alimentaire, en particulier les petites et moyennes entreprises, et les autres parties intéressées, à élaborer et à présenter les demandes au titre du présent règlement.

*Article 13***Avis de l'Autorité**

En évaluant la sécurité de nouveaux aliments, notamment, et s'il y a lieu, l'Autorité:

- a) examine si l'aliment est aussi sûr qu'une denrée alimentaire d'une catégorie d'aliments comparable déjà présente sur le marché de l'Union ou que la denrée alimentaire que le nouvel aliment est destiné à remplacer;
- b) tient compte des antécédents sûrs en ce qui concerne l'utilisation en tant que denrée alimentaire.

(*) JO: veuillez insérer la date: deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

*Article 14***Obligations particulières incombant aux exploitants du secteur alimentaire**

1. La Commission peut, pour des raisons de sécurité des denrées alimentaires et après avis de l'Autorité, imposer une obligation de surveillance consécutive à la mise sur le marché. L'exploitant du secteur alimentaire qui met la denrée alimentaire sur le marché de l'Union est responsable du respect des exigences en matière de surveillance consécutive à la mise sur le marché mentionnées dans l'inscription de la denrée alimentaire concernée sur la liste de l'Union.

2. Le producteur informe immédiatement la Commission de:

- a) toute nouvelle information de nature scientifique ou technique pouvant avoir une influence sur l'évaluation de la sécurité d'utilisation du nouvel aliment;
- b) toute interdiction ou restriction imposée par l'autorité compétente d'un pays tiers dans lequel le nouvel aliment est mis sur le marché.

*Article 15***Groupe européen d'éthique des sciences et des nouvelles technologies**

La Commission peut, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, consulter le Groupe européen d'éthique des sciences et des nouvelles technologies, en vue d'obtenir son avis au sujet de questions éthiques liées aux sciences et aux nouvelles technologies ayant une importance majeure sur le plan éthique.

La Commission met cet avis à la disposition du public.

*Article 16***Procédure d'autorisation en cas de protection des données**

1. À la requête du demandeur, étayée par des informations appropriées et vérifiables contenues dans le dossier de demande, les données scientifiques récentes et/ou les données scientifiques à l'appui de la demande ne peuvent être utilisées au profit d'une autre demande sans l'accord du demandeur précédent, et ce pendant une période de cinq ans à compter de la date de l'inscription du nouvel aliment sur la liste de l'Union. Cette protection est accordée lorsque:

- a) le demandeur a déclaré, au moment où la première demande a été introduite, que les données scientifiques récentes et/ou les données scientifiques faisaient l'objet d'un droit de propriété (données scientifiques faisant l'objet d'un droit de propriété);
- b) le demandeur précédent bénéficiait au moment où la première demande a été introduite du droit exclusif de faire référence aux données scientifiques faisant l'objet d'un droit de propriété; et

- c) le nouvel aliment n'aurait pas pu être autorisé sans que le demandeur précédent présente les données scientifiques faisant l'objet d'un droit de propriété.

Cependant, un demandeur précédent peut se mettre d'accord avec un demandeur ultérieur pour que ces données et informations puissent être utilisées.

2. La Commission détermine, en consultation avec le demandeur, quelles sont les informations auxquelles devrait être accordée la protection visée au paragraphe 1 et informe le demandeur, l'Autorité et les États membres de sa décision.

3. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1331/2008, la mise à jour de la liste de l'Union concernant un nouvel aliment autre qu'un aliment traditionnel en provenance d'un pays tiers est décidée conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2, du présent règlement lorsque des données scientifiques faisant l'objet d'un droit de propriété sont protégées conformément au présent article. Dans ce cas, l'autorisation est accordée pour la période mentionnée au paragraphe 1 du présent article.

4. Dans les cas visés au paragraphe 3 du présent article, l'inscription d'un nouvel aliment sur la liste de l'Union comporte, outre les informations visées à l'article 9, paragraphe 2, du présent règlement:

- a) la date d'inscription du nouvel aliment sur la liste de l'Union;
- b) le fait que l'inscription est étayée par des données scientifiques récentes faisant l'objet d'un droit de propriété et/ou des données scientifiques faisant l'objet d'un droit de propriété qui sont protégées conformément au présent article;
- c) le nom et l'adresse du demandeur;
- d) le fait que le nouvel aliment ne peut être mis sur le marché de l'Union que par le demandeur visé au point c), sauf si un autre demandeur obtient par la suite l'autorisation pour la denrée alimentaire sans faire référence aux données scientifiques faisant l'objet d'un droit de propriété désignées comme telles par le demandeur précédent.

5. Avant l'expiration de la période visée au paragraphe 1 du présent article, la Commission met à jour la liste de l'Union en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2, de sorte que, si les denrées alimentaires autorisées satisfont toujours aux conditions fixées dans le présent règlement, les éléments spécifiques visés au paragraphe 4 du présent article ne soient plus inclus.

*Article 17***Information du public**

La Commission met à la disposition du public:

- a) la liste de l'Union visée à l'article 7, paragraphe 1, et la liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers visée à l'article 7, paragraphe 2, sur une page spéciale du site Internet de la Commission;
- b) les résumés des demandes présentées au titre du présent règlement;
- c) les résultats des consultations visées à l'article 4, paragraphe 3.

La Commission peut arrêter les mesures d'application du présent article, y compris les dispositions visant à rendre public le résultat des consultations en vertu du paragraphe 1, point c), du présent article, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 18

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de celles-ci. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le ... (*) et lui notifient sans délai toute modification ultérieure les concernant.

Article 19

Comité

1. La Commission est assistée par le Comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale, institué par l'article 58 du règlement (CE) n° 178/2002.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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

(*) JO: veuillez insérer la date: 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 20

Actes délégués

Aux fins de la réalisation des objectifs définis à l'article 1er du présent règlement, la Commission adopte, au plus tard le ... (*), d'autres critères d'évaluation du caractère non négligeable de la consommation humaine d'une denrée alimentaire dans l'Union avant le 15 mai 1997, tels que visés à l'article 3, paragraphe 2, point a), par voie d'actes délégués en conformité avec l'article 21 et sous réserve des conditions fixées aux articles 22 et 23.

Article 21

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 20 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans suivant l'entrée en vigueur du présent règlement. La Commission présente un rapport relatif aux pouvoirs délégués au plus tard six mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque conformément à l'article 22.

2. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 22 et 23.

Article 22

Révocation de la délégation

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 20 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.
2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider de révoquer ou non la délégation de pouvoir informe l'autre institution et la Commission au plus tard un mois avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation ainsi que les motifs de celle-ci.

3. La décision de révocation met un terme à la délégation de pouvoir précisée dans ladite décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 23

Objections aux actes délégués

1. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent exprimer des objections à l'égard de l'acte délégué dans un délai de trois mois à compter de la date de notification.

2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'égard de l'acte délégué, ou si, avant cette date, le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission qu'ils ont décidé de ne pas formuler d'objections, l'acte délégué entre en vigueur à la date prévue.

3. Si le Parlement européen ou le Conseil formule une objection à l'égard de l'acte délégué, ce dernier n'entre pas en vigueur. L'institution qui formule des objections à l'égard de l'acte délégué en expose les motifs.

Article 24

Réexamen

1. Au plus tard le ... (*) et à la lumière de l'expérience acquise, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement, et notamment des articles 3, 11 et 16, accompagné, s'il y a lieu, de propositions législatives.

2. Au plus tard le ... (**), la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport portant sur tous les aspects des denrées alimentaires produites à partir d'animaux obtenus par une technique de clonage, ainsi qu'à partir de leurs descendants, accompagné, s'il y a lieu, de propositions législatives.

3. Les rapports et les propositions éventuelles sont rendus accessibles au public.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 25

Abrogation

Le règlement (CE) n° 258/97 et le règlement (CE) n° 1852/2001 sont abrogés à compter du ... (***), sauf en ce qui concerne les demandes en attente régies par l'article 27 du présent règlement.

(*) JO: veuillez insérer la date: cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

(**) JO: veuillez insérer la date: un an après l'entrée en vigueur du présent règlement.

(***) JO: veuillez insérer la date: 24 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 26

Établissement de la liste de l'Union

Au plus tard le ... (***), la Commission établit la liste de l'Union en y inscrivant les nouveaux aliments autorisés et/ou notifiés en vertu des articles 4, 5 et 7 du règlement (CE) n° 258/97, ainsi que les conditions d'autorisation existantes, s'il y a lieu.

Article 27

Mesures transitoires

1. Toute demande de mise sur le marché de l'Union d'un nouvel aliment présentée à un État membre au titre de l'article 4 du règlement (CE) n° 258/97 avant le ... (***) est transformée en demande au titre du présent règlement si le rapport d'évaluation initiale prévu à l'article 6, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 258/97 n'a pas encore été transmis à la Commission, et dans les cas où un rapport d'évaluation complémentaire est requis conformément à l'article 6, paragraphes 3 ou 4, du règlement (CE) n° 258/97.

Les autres demandes en attente qui ont été présentées au titre de l'article 4 du règlement (CE) n° 258/97 avant le ... (***) sont traitées conformément aux dispositions dudit règlement.

2. La Commission peut, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 2, arrêter toute mesure transitoire appropriée à l'application du paragraphe 1 du présent article.

Article 28

Modifications du règlement (CE) n° 1331/2008

Le règlement (CE) n° 1331/2008 est modifié comme suit:

1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

“Règlement (CE) n° 1331/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 établissant une procédure d'autorisation uniforme pour les additifs, enzymes et arômes alimentaires et les nouveaux aliments”.

2) À l'article 1^{er}, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Le présent règlement établit une procédure d'évaluation et d'autorisation uniforme (ci après dénommée “procédure uniforme”) des additifs alimentaires, des enzymes alimentaires, des arômes alimentaires et des matériaux de base des arômes alimentaires et des ingrédients alimentaires possédant des propriétés aromatisantes utilisés ou destinés à être utilisés dans ou sur les denrées alimentaires, ainsi que des nouveaux aliments (ci après dénommés “substances ou produits”), qui contribue à la libre circulation des denrées alimentaires dans l'Union et à un niveau élevé de protection de la santé humaine et des consommateurs, y compris la protection des intérêts de ces derniers. Le présent règlement ne s'applique pas aux arômes de fumée qui entrent dans le

champ d'application du règlement (CE) n° 2065/2003 du Parlement européen et du Conseil du 10 novembre 2003 relatif aux arômes de fumée utilisés ou destinés à être utilisés dans ou sur les denrées alimentaires (*).

2. La procédure uniforme détermine les modalités procédurales régissant la mise à jour des listes de substances et de produits dont la mise sur le marché est autorisée dans l'Union en vertu des règlements (CE) n° 1333/2008, (CE) n° 1332/2008, (CE) n° 1334/2008 et (UE) n° .../2010 du Parlement européen et du Conseil du ... concernant les nouveaux aliments (**) (ci après dénommés "législations alimentaires sectorielles").»

(*) JO L 309 du 26.11.2003, p. 1.

(**) JO L

3) À l'article 1^{er}, paragraphe 3, à l'article 2, paragraphes 1 et 2, à l'article 9, paragraphe 2, à l'article 12, paragraphe 1, et à l'article 13, les termes "substance" et "substances" sont remplacés par "substance ou le produit", "substance ou un produit", "substances ou les produits" ou "substances ou des produits", selon le cas.

4) Le titre de l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

"Liste de l'Union de substances ou de produits".

5) À l'article 4, le paragraphe suivant est ajouté:

«3. Une demande unique concernant une substance ou un produit peut être présentée afin de mettre à jour les différentes listes de l'Union régies par les différentes législations alimentaires sectorielles à condition que la demande satisfasse aux conditions de chacune des législations alimentaires sectorielles.»

6) À l'article 6, la phrase suivante est insérée au début du paragraphe 1:

"S'il existe des raisons scientifiques de s'inquiéter au sujet de la sécurité, des informations complémentaires concernant l'évaluation des risques, à déterminer, sont demandées au demandeur."

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

«4. Les mesures destinées à modifier des éléments non essentiels de chaque législation alimentaire sectorielle, à

l'exception des nouveaux aliments, qui ont trait à la suppression d'une substance de la liste de l'Union, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 3.

5. Pour des raisons d'efficacité, les mesures qui visent à modifier des éléments non essentiels de chaque législation alimentaire sectorielle, à l'exception des nouveaux aliments, y compris en complétant cette législation, et qui ont trait à l'ajout d'une substance à la liste de l'Union et à l'ajout, à la suppression ou à la modification de conditions, spécifications ou restrictions liées à la présence de la substance sur la liste de l'Union, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 4.

6. À l'exception des nouveaux aliments et pour des raisons d'urgence impérieuses, la Commission peut recourir à la procédure d'urgence visée à l'article 14, paragraphe 5, afin de retirer une substance de la liste de l'Union et d'ajouter, de supprimer ou de modifier des conditions, des spécifications ou des restrictions liées à la présence d'une substance sur la liste de l'Union.

7. Les mesures ayant trait à la suppression ou à l'ajout d'un produit visé par le règlement concernant les nouveaux aliments sur la liste de l'Union et/ou destinées à l'ajout, à la suppression ou à la modification de conditions, spécifications ou restrictions liées à la présence du produit sur la liste de l'Union, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 14, paragraphe 2.»

8) Le terme "Communauté" est remplacé par "Union".

Article 29

Entrée en vigueur

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

Il s'applique à partir du ... (*).

Cependant, les articles 26, 27 et 28 s'appliquent à partir du ... (**). En outre, par dérogation au deuxième alinéa du présent article et par dérogation à l'article 16, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1331/2008, les demandes peuvent être introduites conformément au présent règlement à partir du ... (**) aux fins de l'autorisation des denrées alimentaires visées à l'article 3, paragraphe 2, point a) iv), du présent règlement, si la denrée alimentaire concernée est déjà sur le marché de l'Union à cette date.

(*) JO: veuillez insérer la date: 24 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

(**) JO: veuillez insérer la date: l'entrée en vigueur du présent règlement.

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

Fait à ...,

Par le Parlement européen
Le président

...

Par le Conseil
Le président

...

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 15 janvier 2008, la Commission a présenté une proposition ⁽¹⁾ de règlement concernant les nouveaux aliments et modifiant le règlement (CE) n° 1331/2008 du 16 décembre 2008 établissant une procédure d'autorisation uniforme pour les additifs, enzymes et arômes alimentaires. Cette proposition était fondée sur l'article 95 du traité instituant la Communauté européenne.

Statuant conformément à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 25 mars 2009 ⁽²⁾.

Le Comité économique et social a rendu son avis le 29 mai 2008 ⁽³⁾.

Conformément à l'article 294, paragraphe 5, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), le Conseil a adopté sa position en première lecture à l'unanimité le 15 mars 2010.

II. OBJECTIF DU RÈGLEMENT PROPOSÉ

Dans le Livre blanc sur la sécurité alimentaire adopté le 12 janvier 2000 ⁽⁴⁾, la Commission avait déjà annoncé son intention d'examiner l'application de la législation sur les nouveaux aliments et de procéder aux adaptations nécessaires du règlement (CE) n° 258/97 relatif aux nouveaux aliments et aux nouveaux ingrédients alimentaires actuellement en vigueur.

La proposition vise à actualiser et à préciser le cadre réglementaire pour l'autorisation et la mise sur le marché de nouveaux aliments, tout en garantissant la sécurité des aliments, la protection de la santé humaine et des intérêts des consommateurs et le bon fonctionnement du marché intérieur. Elle abroge le règlement (CE) n° 258/97 et le règlement (CE) n° 1852/2001 de la Commission actuellement en vigueur.

La proposition maintient la date du 15 mai 1997 comme date à compter de laquelle un aliment est considéré comme nouveau et précise que la définition des nouveaux aliments couvre les aliments auxquels s'appliquent les nouvelles technologies ou les aliments issus de végétaux ou d'animaux produits au moyen de techniques de reproduction non traditionnelles.

La Commission a proposé que la mise sur le marché de nouveaux aliments fasse l'objet d'une procédure centralisée au niveau communautaire, conformément au règlement (CE) n° 1331/2008 établissant une procédure d'autorisation uniforme, qui remplacerait le système actuel d'évaluation des risques par les autorités nationales. L'évaluation des risques serait effectuée par l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA). La Commission examinerait l'inscription d'un nouvel aliment sur la liste communautaire des nouveaux aliments en se fondant sur l'avis de l'EFSA. Elle serait assistée par le Comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale (CPCASA). Elle prendrait la décision finale concernant la mise à jour de la liste des nouveaux aliments conformément à la procédure de réglementation avec contrôle.

Le système d'attribution de l'autorisation au demandeur et la procédure simplifiée feraient place à un système général de décisions d'autorisation adressées à la Communauté. Les données pourraient bénéficier d'une protection visant à encourager l'innovation dans le secteur agroalimentaire lorsque l'existence de données scientifiques récentes et/ou de données faisant l'objet d'un droit de propriété le justifie.

La proposition a introduit une définition des «aliments traditionnels en provenance d'un pays tiers». Ceux-ci constituent une catégorie de nouveaux aliments qui devraient faire l'objet d'une notification si l'EFSA ou les États membres n'ont pas présenté d'objections de sécurité motivées.

Les nouveaux aliments déjà autorisés continueraient à être commercialisés et à figurer sur la liste communautaire des nouveaux aliments.

⁽¹⁾ Doc. 5431/08.

⁽²⁾ Doc. 7990/09.

⁽³⁾ JO C 224 du 30.8.2008, p. 81.

⁽⁴⁾ Doc. 5761/00, COM(1999) 719 final.

III. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL

1. *Observations liminaires*

La position du Conseil correspond au résultat de l'examen de la proposition de la Commission par le Conseil. Celui-ci a apporté plusieurs modifications au texte, en s'inspirant pour certaines d'entre elles des amendements proposés par le Parlement européen.

La Commission a accepté toutes les modifications que le Conseil a apportées à sa proposition, à l'exception de l'introduction de la définition des descendants d'animaux clonés à l'article 3, paragraphe 2, point b), et de la référence aux descendants à l'article 3, paragraphe 2, point a) i).

2. *Amendements du Parlement européen*

Lors du vote en séance plénière le 25 mars 2009, le Parlement européen a adopté 76 amendements à la proposition ⁽¹⁾. Le Conseil a intégré dans sa position commune 30 amendements, dont 20 dans leur intégralité (amendements **7, 15, 16, 20, 35, 41, 42, 44, 45, 53, 63, 65, 67, 68, 69, 76, 77, 88, 89 et 93**), 5 en partie (amendements **1, 30, 40, 91 et 92**) et 5 quant à leur principe (amendements **3, 6, 11, 25 et 64**).

2.1. *Principales modifications apportées par le Conseil à la proposition en ce qui concerne les amendements du PE* ⁽²⁾

- a) Objectifs du règlement (article 1^{er} et considérants 1 et 2) — Le Conseil a ajouté la protection de l'environnement et le bien-être des animaux. Cet ajout couvre en partie les amendements **1 et 30** et témoigne de l'esprit de l'amendement **3**.
- b) Champ d'application (article 2, paragraphe 2, point a) v) et considérants 13 et 14) — Le Conseil a précisé que, en attendant que des changements soient apportés respectivement au règlement (CE) n° 1925/2006, à la directive 2002/46/CE et à la directive 89/398/CEE, le champ d'application du règlement concernant les nouveaux aliments devrait couvrir les vitamines et substances minérales obtenues en utilisant de nouvelles sources ou un procédé de production qui n'avaient pas été pris en compte quand elles ont été autorisées et qui entraînent des modifications significatives de la composition ou de la structure de la denrée alimentaire avec une influence sur la valeur nutritive, le métabolisme ou la teneur en substances indésirables. Cette précision va dans le sens de la première partie de l'amendement **91**.
- c) Définition des nouveaux aliments (article 3 et considérants 6, 8, 10 et 11) — Le critère de base pour déterminer s'il s'agit d'un nouvel aliment reste le fait que sa consommation humaine a été non négligeable dans l'Union avant le 15 mai 1997. Afin de garantir une situation juridique claire, le Conseil a décidé que des critères supplémentaires permettant de déterminer si la consommation humaine d'une denrée alimentaire a été non négligeable dans l'Union avant le 15 mai 1997 doivent être définis avant la date d'application du règlement. L'adoption de ces critères a été déléguée à la Commission conformément à l'article 290 du TFUE. Cette décision est allée de pair avec un report de la date d'application à 24 mois après la date d'entrée en vigueur du règlement.

Afin d'assurer une plus grande clarté, les modifications ci-après ont été apportées aux définitions:

- une distinction a été opérée entre aliments d'origine animale et aliments d'origine végétale. Les aliments d'origine végétale ne relèvent du champ d'application du règlement que si une technique de reproduction non traditionnelle appliquée à la plante entraîne des modifications significatives de la composition ou de la structure de la denrée alimentaire;
- une définition a été ajoutée pour «descendant» et «nanomatériau manufacturé» (cf. également les points d) et e) ci-après);
- les ingrédients utilisés dans des compléments alimentaires avant le 15 mai 1997 relèvent de la définition et requièrent donc une autorisation seulement s'ils sont destinés à être utilisés dans des denrées alimentaires autres que des compléments alimentaires;
- la définition de l'«aliment traditionnel en provenance d'un pays tiers» couvre les aliments uniquement issus de la production primaire et dont l'innocuité de l'utilisation passée en tant que denrée alimentaire est prouvée dans tout pays tiers depuis 25 ans d'affilée dans le régime alimentaire habituel d'une grande partie de la population;

⁽¹⁾ Doc. 7990/09 (P6_TA(2009)0171).

⁽²⁾ La numérotation des considérants et des articles renvoie au texte de la position du Conseil en première lecture.

- il a été noté que le niveau d'harmonisation pour les médicaments offre la possibilité à un État membre, s'il établit conformément à la directive 2001/83/CE qu'un produit est un médicament, de restreindre la mise sur le marché de ce produit conformément au droit de l'Union, même si ce même produit a été autorisé en tant que nouvel aliment en vertu du présent règlement.

Le Conseil est également convenu que la Commission peut, par le biais de la procédure de réglementation, arrêter d'autres critères afin de clarifier les définitions figurant à l'article 3, paragraphe 2, point a) i) à iv), et points c), d) et e), afin que ces définitions soient mises en œuvre de façon harmonisée par les États membres.

Ces modifications couvrent les amendements **15, 16, 35 et 63** et la plus grande partie de l'amendement **92**.

- d) Aliments issus d'animaux produits au moyen de techniques de reproduction non traditionnelles et de leurs descendants (article 3, paragraphe 2, point a) i), et considérants 6 et 7) — Le Conseil a estimé que les aliments issus d'animaux produits au moyen de techniques de reproduction non traditionnelles (par exemple le clonage) et de leurs descendants relèvent du champ d'application du règlement. Parallèlement, il est d'avis que ce règlement ne peut traiter correctement tous les aspects du clonage et que la Commission devrait approfondir cette question. À cette fin, dans un délai d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur de ce règlement, la Commission transmet au Parlement européen et au Conseil un rapport portant sur tous les aspects des denrées alimentaires produites à partir d'animaux obtenus par une technique de clonage, ainsi qu'à partir de leurs descendants, accompagné, s'il y a lieu, de propositions législatives (article 20, paragraphe 2). Cette disposition est conforme à l'amendement **93**. Le Conseil a jugé nécessaire de maintenir dans le champ d'application du règlement proposé les denrées alimentaires produites à partir d'animaux clonés jusqu'à ce qu'une législation spécifique ait été proposée par la Commission et adoptée. Cette solution permet d'éviter le vide juridique qui existerait si ces denrées alimentaires étaient exclues du règlement comme le proposait le Parlement européen, en l'absence de toute législation réglementant la production de denrées alimentaires issues d'animaux clonés.
- e) Nanomatériaux — Le Conseil a convenu qu'il faut que les aliments qui contiennent des nanomatériaux manufacturés ou consistent en de tels nanomatériaux fassent l'objet d'une évaluation systématique de leur sécurité et d'une autorisation au cas par cas, indépendamment des changements que les nanomatériaux peuvent provoquer dans les propriétés de ces aliments. Par conséquent, le Conseil a précisé que ces aliments sont considérés comme nouveaux (article 3, paragraphe 2, point a) iv)) et a ajouté la définition du «nanomatériau manufacturé» (article 3, paragraphe 2, point c)). Il a ainsi comblé le vide qui aurait été créé si l'utilisation des nanotechnologies n'avait pas entraîné de modifications significatives de la composition ou de la structure de la denrée alimentaire telles que définies à l'article 3, paragraphe 2, point a) iii), mais que la denrée alimentaire avait tout de même contenu des nanomatériaux manufacturés. Le considérant 9 souligne la nécessité de mettre au point au niveau international une définition uniforme des nanomatériaux. Dans le cas où une définition différente serait arrêtée au niveau international, la définition figurant dans le règlement serait adaptée dans le cadre de la procédure législative ordinaire. La Commission a fait part de sa réserve, estimant que cette adaptation aurait dû lui être déléguée conformément à l'article 290 du TFUE. Le Conseil a ainsi accepté une partie de l'amendement **92**.

Le Conseil a suivi l'idée directrice des amendements **6 et 11** sur la nécessité de disposer de méthodes d'évaluation des risques appropriées pour les nanomatériaux manufacturés, ce qui apparaît dans le considérant 20.

- f) Détermination du statut de la denrée alimentaire (article 4 et considérant 16) — Le Conseil a décidé que la détermination du statut de la denrée alimentaire devant être mise sur le marché de l'Union au regard de la définition des nouveaux aliments relèverait de la responsabilité des exploitants du secteur alimentaire, qui doivent consulter leur autorité nationale en cas de doute.
- g) Autorisation des nouveaux aliments (article 9 et considérant 18) — Le Conseil a décidé que l'autorisation des nouveaux aliments devrait être accordée conformément au règlement (CE) n° 1331/2008, à moins que le règlement prévoit une dérogation particulière. Le Conseil a précisé que les facteurs éthiques et environnementaux, le bien-être des animaux et le principe de précaution devraient être pris en compte dans le cadre de l'autorisation de nouveaux aliments. Ces facteurs devraient être examinés au cas par cas en fonction du contenu de la demande. Cette disposition couvre l'amendement **20**.

- h) Autorisation d'aliments traditionnels en provenance de pays tiers (article 11 et considérant 22) — Le Conseil n'a pas accepté la «procédure de notification» proposée par la Commission. Afin de garantir la sécurité des aliments, toute autorisation devrait être fondée sur l'avis de l'EFSA et toute mesure ultérieure devrait être adoptée par la Commission selon la procédure de réglementation. L'évaluation de l'EFSA devrait avant tout porter sur la preuve de l'innocuité de l'utilisation et sur l'information concernant la composition de l'aliment traditionnel. Afin d'accélérer la procédure, des délais plus brefs devraient être appliqués — 6 mois pour l'avis de l'EFSA et 3 mois pour le projet de mesure soumis par la Commission au CPCASA. Une liste distincte des aliments traditionnels autorisés en provenance de pays tiers serait établie (article 7, paragraphe 2). Cette nouvelle approche suivie par le Conseil couvre néanmoins les amendements **65** et **68**.
- i) Conseils techniques (article 12) — Avant la date d'application du règlement (soit deux ans après son entrée en vigueur), la Commission doit fournir les conseils et outils techniques aux parties intéressées, en particulier les exploitants du secteur alimentaire et les PME. Il va de soi que la recommandation 97/618/CE de la Commission sera applicable jusqu'à l'abrogation du règlement (CE) n° 258/1997. Cette disposition est conforme à l'amendement **69**.
- j) Groupe européen d'éthique des sciences et des nouvelles technologies — GEE (article 15 et considérant 28) — Une disposition supplémentaire a été ajoutée en ce qui concerne la possibilité pour la Commission de consulter le GEE, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, sur des questions éthiques liées aux nouveaux aliments. Cette disposition correspond à l'amendement **76**. Si le GEE est consulté, son avis sera pris en compte lors de la phase de gestion des risques.
- k) Protection des données (article 16 et considérant 25) — Afin de promouvoir l'innovation dans l'industrie, le Conseil a accepté la nécessité d'assurer la protection des nouvelles données scientifiques et/ou des données faisant l'objet d'un droit de propriété pour une période de cinq ans. Ces données ne peuvent être utilisées au profit d'une autre demande sans l'accord du demandeur précédent, et l'autorisation est limitée à celui-ci pendant la période de cinq ans, à moins que le demandeur ultérieur obtienne l'autorisation sans référence aux données faisant l'objet d'un droit de propriété. Cette disposition couvre pleinement l'amendement **77**. L'article 16 va dans le sens de l'amendement **25**, bien que celui-ci n'ait pas été accepté en tant que tel.
- l) Information du public (article 17) — Les résumés des demandes, les résultats des consultations visant à déterminer le statut des denrées alimentaires et les listes des nouveaux aliments autorisés doivent être mis à la disposition du public, les listes d'aliments étant publiées sur une page spéciale du site Internet. Cette disposition est conforme aux amendements **41**, **53** et **67** et à une partie de l'amendement **40**, et elle couvre l'amendement **64** quant à son principe.
- m) Mesures transitoires (article 23 et considérant 29) — Les demandes en attente présentées au titre de l'article 4 du règlement (CE) n° 258/97 sont traitées au titre de ce règlement seulement si le rapport d'évaluation initiale prévu à l'article 6, paragraphe 3, a été fourni, qu'aucune évaluation complémentaire n'a été requise et que les États membres n'ont émis aucune objection. Cette disposition est conforme aux amendements **88** et **89**.

Outre les amendements susmentionnés, la position commune intègre les amendements **7**, **42**, **44** et **45**, qui sont d'ordre technique/rédactionnel et qui visent à améliorer la clarté du texte.

Compte tenu de l'entrée en vigueur du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne le 1^{er} décembre 2009, le Conseil a dû adapter les dispositions de la proposition de la Commission faisant référence à la procédure de réglementation avec contrôle audit traité. Il est convenu que les dispositions ci-après devraient conférer des compétences d'exécution à la Commission (article 291, paragraphe 2, du TFUE):

- article 3, paragraphe 4: adoption des autres critères qui peuvent être arrêtés afin de clarifier les définitions figurant à l'article 3, paragraphe 2, point a) i) à iv), et points c), d) et e);
- article 11, paragraphe 5: mise à jour de la liste des denrées alimentaires traditionnelles en provenance de pays tiers;
- article 16, paragraphe 5: mise à jour de la liste de l'Union lorsque des données sont protégées avant l'expiration de la période de cinq ans prévue pour la protection des données;

- article 27, paragraphe 2: mesures transitoires à l'application du paragraphe 1 de cet article qui peuvent être adoptées;
- article 9: mise à jour de la liste des nouveaux aliments de l'Union. Le règlement (CE) n° 1331/2008 devrait être modifié à cette fin (cf. article 28 de la position du Conseil).

Comme déjà indiqué au point c) ci-dessus, le Conseil a décidé que, d'ici à la date d'application du règlement (soit 24 mois après son entrée en vigueur), l'adoption de critères permettant de déterminer si la consommation humaine d'une denrée alimentaire a été non négligeable dans l'Union avant le 15 mai 1997 devrait être déléguée à la Commission conformément à l'article 290 du TFUE.

2.2. Amendements du Parlement européen qui n'ont pas été acceptés

Le Conseil n'a pas accepté 46 amendements pour les raisons suivantes:

- i) Amendement **2**: assurer un niveau élevé de protection de la santé des personnes et des intérêts des consommateurs en ce qui concerne les denrées alimentaires et veiller au bon fonctionnement du marché intérieur constituent deux grands objectifs de la législation de l'Union relative aux denrées alimentaires (article 1^{er} du règlement (CE) n° 178/2002). Ces deux aspects sont couverts par les considérants 1 et 2.
- ii) Amendement **9**: comme expliqué au point c) ci-dessus, le critère de base pour déterminer s'il s'agit d'un nouvel aliment demeure le caractère négligeable ou non de la consommation humaine dans l'Union avant le 15 mai 1997. Les structures moléculaires primaires modifiées, les micro-organismes, les champignons, les algues, les nouvelles souches de micro-organismes ainsi que les concentrés de substances continuent de relever de cette définition et ne doivent pas faire l'objet d'une énumération distincte.
- iii) Amendement **22**: l'EFSA coopère avec les États membres lorsqu'elle élabore ses avis et peut recourir à un réseau ainsi que le prévoient l'article 36 du règlement (CE) n° 178/2002 et le règlement (CE) n° 2230/2004 de la Commission.
- iv) Essais sur les animaux (amendements **21** et **87**) — La question des essais sur les animaux, en particulier les mesures visant à éviter les essais sur les vertébrés et le partage des résultats des essais, ne relèvent pas du champ d'application du règlement. Conformément à l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1331/2008 (procédure d'autorisation uniforme), l'EFSA présente une proposition relative aux données nécessaires à l'évaluation des risques des nouveaux aliments, en tenant compte de la nécessité d'éviter des essais inutiles sur les animaux.
- v) Interdiction de la production de denrées alimentaires issues d'animaux clonés et de leurs descendants, de leur mise sur le marché et de leur importation (amendements **5**, **10**, **12**, **14**, **91 (paragraphe 2, point b) bis)**, **92 (paragraphe 2, point a) ii) et point c) bis)** et **51 (deuxième partie)**) — Le Conseil ne peut accepter que les denrées alimentaires obtenues à partir d'animaux clonés et de leurs descendants soient d'emblée exclues du champ d'application du règlement (voir point d) ci-dessus). Il convient également de noter que la Commission dispose d'un droit d'initiative pour proposer des textes législatifs de l'UE et ne peut être obligée par un acte législatif de présenter une proposition législative.
- vi) Nanomatériaux
 - a) Amendement **13**: le contenu de cet amendement ne relève pas du champ d'application du règlement concernant les nouveaux aliments; le règlement (CE) n° 1935/2004 concernant les matériaux et objets destinés à entrer en contact avec des denrées alimentaires s'applique.
 - b) Amendement **90**: l'étiquetage spécifique systématique des ingrédients contenus sous la forme de nanomatériaux est superflu; conformément à l'article 9, paragraphe 2, des exigences spécifiques en matière d'étiquetage doivent être envisagées au cas par cas.
 - c) Amendement **50**: en cas de doute quant à la sécurité des denrées alimentaires contenant des nanomatériaux, le principe de précaution s'applique. En outre, le délai pour la date d'application du règlement a été porté à 24 mois, ce qui permet de disposer d'un laps de temps supplémentaire pour la mise au point de méthodes d'évaluation des risques pour les nanomatériaux manufacturés.
- vii) Détermination du statut des denrées alimentaires (amendement **18** et partie de l'amendement **40**): ces amendements ne sont pas compatibles avec l'approche décidée par le Conseil (voir point d) ci-dessus).

- viii) Critères supplémentaires pour l'évaluation des risques par l'EFSA
- d) Amendement **70**: la référence à l'article 6 (article 8 de la position commune) n'est pas opportune, puisqu'il s'agit des conditions à prendre en compte lors de la phase de gestion des risques et non de l'évaluation des risques menée par l'EFSA.
 - e) Amendement **71**: empiète sur les procédures internes de l'EFSA; lors de l'évaluation de l'innocuité des aliments, l'EFSA peut examiner également d'autres aspects que les effets nocifs ou de toxicité pour la santé humaine.
 - f) Amendement **74**: la phase d'évaluation des risques n'est pas concernée; l'avis du Groupe européen d'éthique des sciences et des nouvelles technologies (GEE) pourrait être demandé à la demande d'un État membre et serait ensuite examiné lors de la phase de gestion des risques.
- ix) Conditions supplémentaires pour l'autorisation des nouveaux aliments (gestion des risques)
- g) Amendement **23**: les aspects éthiques peuvent être pris en considération lors de la phase de la gestion des risques; l'évaluation par l'Agence européenne de l'environnement (AEE) n'entre pas en ligne de compte.
 - h) Amendement **43**: inutile; les aspects couverts par cet amendement sont pris en compte par l'EFSA lors de la phase d'évaluation des risques.
 - i) Amendement **47**: sans objet; il n'est ni nécessaire ni possible de solliciter un avis de l'AEE pour chaque demande d'autorisation d'un nouvel aliment.
 - j) Amendement **48**: l'avis du GEE ne peut être sollicité pour chaque demande d'autorisation d'un nouvel aliment. Si cet avis est demandé comme le prévoit l'article 15, il sera pris en compte lors de la phase de gestion des risques.
 - k) Amendement **49**: les aspects abordés par cet amendement sont pris en compte par l'EFSA lors de l'évaluation des risques et peuvent être couverts par les conditions d'utilisation et les exigences spécifiques supplémentaires en matière d'étiquetage conformément à l'article 9, paragraphe 2.
- x) Principe de précaution (amendements **1 (deuxième partie), 19 et 52**) — Le principe de précaution énoncé à l'article 7 du règlement (CE) n° 178/2002 est toujours applicable. Le considérant 18 fait référence à ce principe. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de le répéter dans d'autres considérants et d'en faire une condition supplémentaire pour les autorisations.
- xi) Prescriptions supplémentaires pour l'inscription de nouveaux aliments sur la liste de l'Union:
- l) Amendement **54**: tous les points soulevés sont déjà couverts par le règlement, à l'exception du point f), qui n'est pas clair étant donné que les obligations en matière de surveillance et les inspections au titre du règlement (CE) n° 882/2004 relatif aux contrôles officiels sont deux questions différentes.
 - m) Amendement **57**: conformément à l'article 9, paragraphe 2, la description de l'aliment permet déjà de contrôler la présence de substances indésirables dans les nouveaux aliments; la limite d'exposition aux substances présentes dans les nouveaux aliments sera couverte par les «conditions d'utilisation» et pourra être fixée après que l'EFSA aura rendu son avis.
- xii) Surveillance consécutive à la mise sur le marché (amendements **55 et 75**) — Il est excessif de rendre systématiques la surveillance consécutive à la mise sur le marché et la révision des autorisations après cinq ans pour tous les nouveaux aliments mis sur le marché. Une telle mesure imposerait une charge administrative aux exploitants du secteur alimentaire et aux autorités des États membres. L'article 14 prévoit une possibilité d'imposer au cas par cas la surveillance consécutive à la mise sur le marché. Les producteurs sont tenus d'informer la Commission de toute nouvelle information de nature scientifique ou technique pouvant avoir une influence sur l'évaluation de l'innocuité d'utilisation du nouvel aliment déjà présent sur le marché de l'Union.
- xiii) Étiquetage des nouveaux aliments (amendements **60 et 62**) — L'étiquetage systématique de tous les nouveaux aliments (amendement 62) est excessif et créerait une charge administrative. Des exigences spécifiques en matière d'étiquetage sont possibles conformément à l'article 9, paragraphe 2. L'étiquetage des produits issus d'animaux nourris avec des aliments génétiquement modifiés (amendement 60) ne relève pas du champ d'application de ce règlement (le règlement (CE) n° 1829/2003 est clairement exclu).

- xiv) Aliments traditionnels en provenance de pays tiers (amendements **28**, **64** et **66**): Le Conseil a adopté une procédure pour l'autorisation de ces aliments qui est différente de celle proposée par la Commission (voir point h) ci-dessus).
- xv) Consultation du GEE (amendement **29**) — Le libellé du considérant 28 adopté par le Conseil correspond mieux au contenu de l'article 15 concernant la consultation du GEE (voir point j) ci-dessus).
- xvi) Alignement des délais pour l'autorisation des allégations de santé et des nouveaux aliments lorsque des données sont protégées (amendements **27** et **80**): un tel alignement peut être souhaitable, mais serait difficile à mettre en œuvre dans la pratique, étant donné que les évaluations se déroulent selon des calendriers différents et que les deux décisions sont prises séparément.
- xvii) Amendement **61**: les mises à jour de la liste de l'Union lorsque des données sont protégées doivent être décidées conformément à la procédure de réglementation, étant donné qu'il s'agit d'autorisations individuelles et non de mesures de portée générale.
- xviii) Amendement **56** et **91 (paragraphe 2, point a)**: l'autorisation des additifs, enzymes et arômes alimentaires auxquels est appliqué un nouveau procédé de production entraînant des modifications significatives est déjà couverte par la législation sectorielle sur les additifs (article 12 et considérant 11 du règlement (CE) n° 1333/2008), les enzymes (article 14 et considérant 12 du règlement (CE) n° 1332/2008) et les arômes (article 19 du règlement (CE) n° 1334/2008). La procédure d'autorisation uniforme s'applique à ces autorisations.
- xix) Amendement **78**: le Conseil n'a pas examiné la question des projets de recherche financés par l'UE et/ou par des sources publiques.
- xx) Amendement **81**: le règlement (CE) n° 882/2004 relatif aux contrôles officiels effectués pour s'assurer de la conformité avec la législation sur les aliments pour animaux et les denrées alimentaires (y compris le règlement concernant les nouveaux aliments) est applicable et ne doit pas être reproduit.
- xxi) Amendement **82**: le Conseil a décidé de reporter la date d'application du règlement à 24 mois après la date de sa publication. Le même délai a été accordé aux États membres pour notifier les dispositions relatives aux sanctions.
- xxii) Amendement **83**: inutile; le texte de cet amendement fait double emploi avec les dispositions applicables conformément aux articles 53 et 54 du règlement (CE) n° 178/2002.

Le Conseil n'a pas accepté les amendements **8** et **85** car ils ne sont pas clairs, ni les amendements **4**, **17** et **51 (première partie)** dont le contenu tombe sous le sens et qui n'apportent aucune valeur ajoutée.

IV. CONCLUSIONS

Le Conseil estime que sa position en première lecture offre un équilibre entre les préoccupations et les intérêts en présence et respecte les objectifs du règlement. Il compte mener avec le Parlement européen des discussions constructives en vue d'une adoption rapide du règlement, qui assurera un niveau élevé de protection de la santé humaine et des consommateurs.

Prix d'abonnement 2010 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 100 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + CD-ROM annuel	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	770 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, CD-ROM mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), CD-ROM, 2 éditions par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	300 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un CD-ROM multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le format CD-ROM sera remplacé par le format DVD dans le courant de l'année 2010.

Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR