

## Sommaire

## I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- ★ **Décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement** 1
- Règlement (CE) n° 1601/2002 de la Commission du 9 septembre 2002 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes ..... 16
- ★ **Règlement (CE) n° 1602/2002 de la Commission du 9 septembre 2002 portant modalités d'application de la directive 1999/105/CE du Conseil en ce qui concerne l'autorisation accordée à un État membre d'interdire la commercialisation de matériels forestiers de reproduction spécifiés à l'utilisateur final** ..... 18
- ★ **Règlement (CE) n° 1603/2002 de la Commission du 9 septembre 2002 modifiant l'annexe du règlement (CE) n° 1535/2002 de la Commission du 28 août 2002 dérogeant au règlement (CE) n° 1251/1999 du Conseil, instituant un régime de soutien aux producteurs de certaines cultures arables, en ce qui concerne les paiements à la surface pour certaines cultures arables et les paiements au titre de gel de terre pour la campagne de commercialisation 2002/2003 aux producteurs de certaines régions de l'Allemagne** ..... 21
- Règlement (CE) n° 1604/2002 de la Commission du 9 septembre 2002 modifiant les restitutions à l'exportation du sucre blanc et du sucre brut en l'état ..... 23

## II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

**Commission**

2002/746/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 5 juillet 2002 dans une procédure ouverte conformément à l'article 81 du traité CE et à l'article 53 de l'accord EEE (COMP/37.730 AuA/Lufthansa) <sup>(1)</sup> [notifiée sous le numéro C(2002) 2502]** ..... 25

2002/747/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 9 septembre 2002 établissant des critères écologiques révisés pour l'attribution du label écologique communautaire aux ampoules électriques et modifiant la décision 1999/568/CE <sup>(1)</sup> [notifiée sous le numéro C(2002) 3310]** ..... 44

2

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

## I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

**DÉCISION N° 1600/2002/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL  
du 22 juillet 2002  
établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement**

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 3,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(3)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(4)</sup>, au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 1<sup>er</sup> mai 2002,

considérant ce qui suit:

- |   |   |
|---|---|
| <p>(1) Un environnement propre et salubre est indispensable au bien-être et à la prospérité de la société; or notre environnement sera soumis à des contraintes constantes du fait de la croissance qui se poursuit à l'échelon planétaire.</p> <p>(2) Le cinquième programme d'action communautaire pour l'environnement intitulé «Vers un développement soutenable», qui s'est achevé le 31 décembre 2000, a apporté un certain nombre d'améliorations importantes.</p> <p>(3) Un effort soutenu est nécessaire pour atteindre les objectifs et les cibles en matière d'environnement que la Communauté a déjà fixés et il est nécessaire de prévoir le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement («programme») exposé dans la présente décision.</p> <p>(4) Il subsiste toutefois un certain nombre de problèmes environnementaux graves et de nouveaux problèmes apparaissent, qui nécessitent la mise en œuvre de mesures complémentaires.</p> | <p>(5) Il est nécessaire de mettre davantage l'accent sur la prévention et sur la mise en œuvre du principe de précaution lors de la définition d'une approche visant à protéger la santé humaine et l'environnement.</p> <p>(6) Une utilisation prudente des ressources naturelles et la protection de l'écosystème planétaire, ainsi que la prospérité économique et un développement social équilibré constituent une condition du développement durable.</p> <p>(7) Le programme vise à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé humaine et à améliorer de manière globale l'état de l'environnement et la qualité de la vie, énonce les priorités pour la dimension environnementale de la stratégie en faveur du développement durable et devrait être pris en compte au moment de présenter des propositions au titre de la stratégie.</p> <p>(8) Le programme vise à dissocier pressions sur l'environnement et croissance économique tout en respectant le principe de subsidiarité ainsi que la diversité des situations dans les différentes régions de l'Union européenne.</p> <p>(9) Le programme établit les priorités en matière d'environnement devant caractériser une réponse communautaire axée en particulier sur le changement climatique, la nature et la biodiversité, l'environnement et la santé et la qualité de la vie et les ressources naturelles ainsi que les déchets.</p> <p>(10) Pour chacun de ces domaines, des objectifs clés et certaines cibles sont indiqués et un certain nombre d'actions sont prévues en vue d'atteindre lesdites cibles. Ces objectifs et cibles sont conçus comme des repères à suivre.</p> <p>(11) Il y a lieu que les objectifs, priorités et actions du programme contribuent à favoriser le développement durable dans les pays candidats et à garantir la protection du patrimoine naturel de ces pays.</p> <p>(12) La réglementation demeure un outil essentiel pour relever les défis en matière d'environnement; c'est pourquoi la mise en œuvre intégrale et correcte de la législation en vigueur constituera une priorité. Il y a également lieu d'envisager à cet effet d'autres moyens de réaliser les objectifs environnementaux.</p> |
|---|---|

<sup>(1)</sup> JO C 154 E du 29.5.2001, p. 218.

<sup>(2)</sup> JO C 221 du 7.8.2001, p. 80.

<sup>(3)</sup> JO C 357 du 14.12.2001, p. 44.

<sup>(4)</sup> Avis du Parlement européen du 31 mai 2001 (JO C 47 E du 21.2.2002, p. 16), position commune du Conseil du 27 septembre 2001 (JO C 4 du 7.1.2002, p. 52) et décision du Parlement européen du 17 janvier 2002 (non encore parue au Journal officiel).  
Décision du Parlement européen du 30 mai 2002 et décision du Conseil du 11 juin 2002.

- (13) Il importe que le programme favorise le processus d'intégration des préoccupations écologiques dans toutes les politiques et activités de la Communauté, dans le droit fil de l'article 6 du traité, afin de réduire les contraintes sur l'environnement provenant de diverses sources.
- (14) Une approche stratégique intégrée, comprenant de nouvelles relations avec le marché, associant les citoyens, les entreprises et d'autres acteurs, est indispensable afin d'apporter les changements nécessaires aux modes de production comme aux modes de consommation des secteurs public et privé qui influent négativement sur l'état de l'environnement et sur son évolution. Il y a lieu que cette approche favorise l'utilisation et la gestion durables des sols et de la mer.
- (15) Il sera important pour le succès du programme que soient prévues des dispositions en faveur de l'accès à l'information relative à l'environnement et à la justice ainsi que de la participation du public à l'élaboration des politiques.
- (16) L'éventail des solutions et instruments nécessaires pour répondre à une série de questions complexes qui appellent une démarche large et pluridimensionnelle sera décrit dans des stratégies thématiques; ces stratégies proposeront les actions nécessaires auxquelles seront associés, le cas échéant, le Parlement européen et le Conseil.
- (17) Les scientifiques s'accordent à dire que les activités humaines sont à l'origine d'une augmentation des concentrations de gaz à effet de serre, elle-même responsable d'une hausse des températures au niveau planétaire et d'une perturbation du climat.
- (18) Les répercussions des changements climatiques sur la société humaine et sur la nature sont graves et doivent être atténuées. Des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre peuvent être mises en œuvre sans pour autant limiter la croissance et la prospérité.
- (19) Quelle que soit l'efficacité des mesures d'atténuation, la société doit s'adapter et se préparer aux effets de l'évolution du climat.
- (20) Des écosystèmes salubres et équilibrés sont essentiels au maintien de la vie sur notre planète.
- (21) Les activités humaines exercent une pression considérable sur la nature et sur la biodiversité. Il est nécessaire de prendre des mesures pour contrecarrer ces pressions, dues notamment à la pollution, à l'introduction d'espèces non indigènes, aux risques liés à la diffusion d'organismes génétiquement modifiés et aux modes d'exploitation des sols et de la mer.
- (22) Les sols, qui constituent une ressource limitée, sont soumis à des contraintes environnementales.
- (23) En dépit de l'amélioration des normes applicables en matière d'environnement, il semble de plus en plus probable qu'il existe un lien entre la dégradation de l'environnement et certaines maladies humaines. Il importe donc de s'intéresser aux risques que peuvent engendrer, par exemple, les émissions et les produits chimiques dangereux, les pesticides et le bruit.
- (24) Il est nécessaire de mieux connaître les incidences néfastes potentielles de l'utilisation de produits chimiques et il y a lieu de confier aux producteurs, aux importateurs et aux utilisateurs en aval la responsabilité de fournir les éléments d'information nécessaires à cette fin.
- (25) Il y a lieu de remplacer les produits chimiques dangereux par des produits chimiques plus sûrs ou par des technologies de substitution plus sûres qui n'impliquent pas l'utilisation de produits chimiques, dans le but de réduire les risques pour l'homme et l'environnement.
- (26) Il convient d'utiliser les pesticides de manière durable afin de minimiser les incidences néfastes sur la santé humaine et l'environnement.
- (27) Quelque 70 % de la population vivent dans un environnement urbain; c'est pourquoi des efforts concertés sont nécessaires pour améliorer l'environnement et la qualité de la vie dans les villes.
- (28) La capacité de la planète à faire face à la demande croissante en ressources et à absorber les émissions et les déchets résultant de leur utilisation est limitée et il existe des éléments prouvant que la demande actuelle excède la capacité d'absorption de l'environnement dans plusieurs cas.
- (29) Le volume de déchets produits dans la Communauté, dangereux dans une grande proportion, continue d'augmenter, entraînant la disparition de ressources ainsi qu'un accroissement des risques de pollution.
- (30) Du fait de la mondialisation de l'économie, il devient de plus en plus nécessaire de prendre des mesures internationales en matière d'environnement, y compris dans le domaine de la politique des transports, ce qui exige de nouvelles réponses de la Communauté dans ce domaine, en liaison avec ses politiques concernant le commerce, le développement et les affaires extérieures, pour permettre la poursuite d'un développement durable dans d'autres pays. Il convient qu'une bonne gestion publique y contribue.
- (31) Il y a lieu que les échanges commerciaux, les flux d'investissement internationaux et les crédits à l'exportation contribuent de manière plus positive à la protection de l'environnement et au développement durable.
- (32) Étant donné la complexité des questions qui sont en jeu, l'élaboration de la politique de l'environnement doit se fonder sur les meilleures analyses scientifiques et économiques disponibles et sur la connaissance de l'état de l'environnement et des tendances dans ce domaine, conformément à l'article 174 du traité.
- (33) Les informations fournies aux décideurs politiques, aux acteurs concernés et au grand public doivent être pertinentes, transparentes, actualisées et facilement compréhensibles.
- (34) Il est nécessaire de mesurer et évaluer les progrès accomplis dans la réalisation d'objectifs concernant l'environnement.

(35) Il convient, sur la base d'une évaluation de l'état de l'environnement tenant compte des informations fournies régulièrement par l'Agence européenne pour l'environnement, de procéder à un examen à mi-parcours de la mise en œuvre du programme, d'évaluer les progrès réalisés et de déterminer s'il y a lieu de modifier les orientations prises,

DÉCIDENT:

#### Article premier

##### Portée du programme

1. La présente décision établit un programme communautaire d'action pour l'environnement, (ci-après dénommé «programme»). Il porte sur les principaux objectifs et priorités dans le domaine de l'environnement, en se fondant sur une évaluation de l'état de l'environnement et des tendances actuelles dans ce domaine, y compris des questions nouvelles qui requièrent une action forte de la Communauté. Le programme devrait favoriser l'intégration des préoccupations environnementales dans l'ensemble des politiques de la Communauté et contribuer à assurer un développement durable au sein de la Communauté sous sa forme actuelle mais aussi de la Communauté élargie. Le programme permet en outre de poursuivre les efforts visant à atteindre des objectifs et cibles en matière d'environnement que la Communauté a déjà fixés.

2. Le programme définit les principaux objectifs à atteindre dans le domaine de l'environnement. Il fixe, le cas échéant, des cibles et des échéances. Les objectifs et cibles devraient être atteints avant l'expiration du programme, sauf disposition contraire.

3. Le programme couvre une période de dix ans à compter du 22 juillet 2002. Des initiatives adéquates dans les différents domaines d'action dans le but d'atteindre les objectifs fixés consistent en un éventail de mesures comprenant des réglementations et les approches stratégiques énoncées à l'article 3. Ces initiatives devraient être présentées progressivement et au plus tard dans un délai de quatre ans à compter de l'adoption de la présente décision.

4. Les objectifs répondent aux principales priorités en matière d'environnement auxquelles la Communauté devra faire face dans les domaines suivants:

- changement climatique,
- nature et diversité biologique,
- environnement et santé et qualité de la vie,
- ressources naturelles et déchets.

#### Article 2

##### Principes et buts généraux

1. Le programme constitue un cadre dans lequel s'inscrit la politique de la Communauté en matière d'environnement durant la période qu'il couvre, dans le but d'assurer un niveau élevé de protection, en tenant compte du principe de subsidiarité et de la diversité des situations dans les différentes régions de la Communauté, et de parvenir à dissocier pressions sur l'en-

vironnement et croissance économique. Il est fondé en particulier sur le principe du pollueur-payeur, les principes de prévention et d'action préventive et le principe de la correction de la pollution à la source.

Le programme constitue un fondement de la dimension environnementale de la stratégie de l'Union européenne pour le développement durable et contribue à l'intégration de préoccupations environnementales dans toutes les politiques communautaires, notamment en définissant des priorités en matière d'environnement pour la stratégie.

2. Le programme vise à:

- souligner que le changement climatique constitue le défi principal pour les dix prochaines années et au-delà, et contribuer à l'objectif à long terme que constitue la stabilisation des concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Par conséquent, l'objectif à long terme qui vise à limiter à 2 °C l'augmentation de la température de la planète par rapport aux niveaux de l'époque préindustrielle et à maintenir la concentration en CO<sub>2</sub> au-dessous de 550 ppm inspire ce programme. À plus long terme, cela implique sans doute une réduction globale des émissions de gaz à effet de serre de 70 % par rapport à 1990, comme l'a prévu le groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC),
- protéger, conserver, restaurer et développer le fonctionnement des systèmes naturels, des habitats naturels, de la faune et la flore sauvages dans le but de mettre un terme à la désertification et à l'appauvrissement de la diversité biologique, y compris la diversité des ressources génétiques, tant à l'intérieur de l'Union européenne qu'à l'échelle mondiale,
- contribuer à atteindre un niveau élevé de qualité de la vie et de bien-être social pour les citoyens en leur procurant un environnement dans lequel la pollution n'a pas d'effets nuisibles sur la santé humaine et l'environnement ainsi qu'en encourageant un développement urbain durable,
- exploiter plus efficacement les ressources et mieux gérer les ressources et les déchets pour instaurer des modes de production et de consommation plus durables, en dissociant l'utilisation des ressources et la production de déchets du taux de croissance économique et en visant à garantir que la consommation de ressources renouvelables et non renouvelables ne va pas au-delà de ce que l'environnement peut supporter.

3. Le programme garantit que les objectifs environnementaux, qui devraient mettre l'accent sur les résultats à obtenir en matière d'environnement, sont atteints en utilisant les moyens les plus efficaces et adéquats disponibles, eu égard aux principes visés au paragraphe 1 et aux approches stratégiques visées à l'article 3. Il faut tout mettre en œuvre pour que la politique de la Communauté en matière d'environnement soit menée d'une manière intégrée et envisager toutes les solutions et tous les instruments disponibles, compte tenu des différences régionales et locales, ainsi que des zones écologiquement sensibles, en accordant une place importante:

- au développement d'initiatives européennes visant à sensibiliser les citoyens et les autorités locales,

- à un large dialogue avec les parties prenantes, en vue d'accroître la sensibilisation et la participation du public,
- à l'analyse des coûts et des avantages, compte tenu de la nécessité d'internaliser les coûts environnementaux,
- aux meilleures informations scientifiques disponibles et à l'amélioration des connaissances scientifiques grâce à la recherche et au développement technologique,
- aux données et aux informations sur l'état de l'environnement et les tendances dans ce domaine.

4. Le programme favorise la pleine intégration des exigences relatives à la protection de l'environnement dans l'ensemble des politiques et actions communautaires en fixant des objectifs environnementaux et, le cas échéant, des cibles et des échéances à prendre en considération dans les domaines d'action pertinents.

Par ailleurs, les mesures proposées et adoptées en faveur de l'environnement devraient contribuer aux objectifs des dimensions économique et sociale du développement durable et inversement.

5. Le programme promeut l'adoption de politiques et d'approches contribuant à l'avènement d'un développement durable dans les pays candidats à l'adhésion (ci-après «pays candidats») en se fondant sur la transposition et la mise en œuvre de l'acquis. Le processus d'élargissement devrait maintenir et protéger les atouts du patrimoine naturel des pays candidats tels que la richesse de la diversité biologique et devrait préserver et renforcer une production, une consommation et un aménagement du territoire qui soient durables et des structures de transport qui respectent l'environnement. À cette fin, il faut:

- intégrer les exigences en matière de protection de l'environnement dans les programmes communautaires, y compris ceux ayant trait au développement des infrastructures,
- promouvoir le transfert de technologies propres vers les pays candidats,
- établir avec les administrations nationales et locales des pays candidats un large dialogue et un large échange d'expériences sur le développement durable et la préservation du patrimoine naturel de ces pays,
- mettre en place une coopération avec la société civile, les organisations non gouvernementales (ONG) travaillant dans le domaine de l'environnement et les entreprises établies dans les pays candidats, afin de contribuer à accroître la sensibilisation et la participation du public dans ce domaine,
- encourager les institutions financières internationales et le secteur privé à soutenir la mise en œuvre et le respect de l'acquis en matière d'environnement dans les pays candidats et veiller à intégrer les préoccupations environnementales dans les activités du secteur économique.

6. Le programme stimule:

- le rôle positif et constructif de l'Union européenne en tant que partenaire de premier plan dans la protection de l'environnement à l'échelle planétaire et dans la recherche du développement durable,
- la mise en place d'un partenariat mondial pour l'environnement et le développement durable,

- l'intégration des préoccupations et des objectifs liés à l'environnement dans tous les aspects des relations extérieures de la Communauté.

### Article 3

#### Approches stratégiques visant à atteindre les objectifs environnementaux

Pour concrétiser les buts et atteindre les objectifs définis dans le programme, il convient notamment de mettre en œuvre les moyens ci-après.

- 1) Élaborer une nouvelle législation communautaire et modifier la législation existante, en tant que de besoin.
- 2) Favoriser une mise en œuvre et une application plus efficaces de la législation communautaire sur l'environnement, sans préjudice du droit de la Commission d'entamer des procédures d'infraction. À cette fin, il faut:
  - prendre des mesures renforcées pour améliorer le respect des règles communautaires en matière de protection de l'environnement et lutter contre les violations de la législation environnementale,
  - promouvoir l'amélioration des normes d'autorisation, d'inspection, de surveillance et de répression dans les États membres,
  - procéder à une évaluation plus systématique de l'application de la législation environnementale dans l'ensemble des États membres,
  - améliorer l'échange d'informations concernant les meilleures pratiques en matière de mise en œuvre, y compris par le biais du réseau de l'Union européenne pour l'application et le respect du droit de l'environnement (IMPEL), dans le cadre de ses compétences.
- 3) Consentir de nouveaux efforts pour tenir compte des exigences relatives à la protection de l'environnement lors de l'élaboration, de la définition et de la mise en œuvre des politiques et actions communautaires dans les différents domaines. De nouveaux efforts sont nécessaires dans différents secteurs, notamment pour ce qui est de l'examen de leurs objectifs environnementaux spécifiques ainsi que des cibles, échéances et indicateurs. À cette fin, il faut:
  - veiller à ce que les stratégies définies par le Conseil en matière d'intégration dans les différentes politiques se traduisent par des mesures effectives et contribuent à concrétiser les buts environnementaux et à atteindre les objectifs du programme,
  - examiner, avant de les adopter, si les mesures dans le domaine économique et social contribuent aux objectifs, cibles et échéances du programme et sont cohérentes avec ceux-ci,
  - mettre en place au sein des institutions communautaires des mécanismes internes appropriés et réguliers en tenant pleinement compte de la nécessité de favoriser la transparence et de faciliter l'accès à l'information, pour garantir que les considérations environnementales soient entièrement prises en compte dans les initiatives de la Commission, y compris les décisions et propositions législatives concernées,

- contrôler de manière régulière le processus d'intégration sectorielle au moyen d'indicateurs appropriés, définis, lorsque c'est possible, à l'aide d'une méthodologie commune pour chaque secteur, et faire rapport à ce sujet,
  - intégrer de nouveaux critères liés à l'environnement dans les programmes de financement de la Communauté, sans préjudice des critères existants,
  - veiller à une utilisation et à une mise en œuvre intégrales et efficaces de l'évaluation de l'impact sur l'environnement et de l'évaluation environnementale stratégique,
  - tenir compte des objectifs du présent programme lors du réexamen futur des perspectives financières des instruments financiers de la Communauté.
- 4) Promouvoir les modes de production et de consommation durables par l'application efficace des principes énoncés à l'article 2, afin de faire entrer en ligne de compte les incidences aussi bien négatives que positives sur l'environnement, par l'utilisation d'une combinaison d'instruments, y compris des instruments économiques et ceux fondés sur le marché. À cette fin, il faut notamment:
- encourager une réforme des subventions ayant une incidence négative importante sur l'environnement et incompatibles avec un développement durable, entre autres en établissant, au plus tard à l'échéance du rapport à mi-parcours, une liste de critères permettant de recenser de telles subventions qui ont une incidence négative sur l'environnement en vue de leur élimination graduelle,
  - analyser l'efficacité environnementale des permis de polluer négociables en tant qu'instrument générique et de l'échange des droits d'émission en vue de promouvoir et d'assurer leur utilisation là où cela est possible,
  - promouvoir et encourager le recours aux mesures fiscales telles que les taxes et les incitants liés à l'environnement, au niveau approprié, national ou communautaire,
  - promouvoir la prise en compte des exigences relatives à la protection de l'environnement dans les activités de normalisation.
- 5) Améliorer la collaboration et le partenariat avec les entreprises et leurs organes représentatifs et impliquer les partenaires sociaux, les consommateurs et leurs organisations, selon le cas, en vue d'améliorer les performances environnementales des entreprises et de mettre en œuvre des modes de production durables. À cette fin, il faut:
- promouvoir la mise en place d'une politique intégrée des produits dans l'ensemble du programme, favorisant la prise en compte des exigences environnementales sur l'ensemble du cycle de vie d'un produit, ainsi que l'application plus répandue de procédés respectueux de l'environnement et la fabrication d'un plus grand nombre de produits «verts»,
  - promouvoir une mise en œuvre plus large du système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS) <sup>(1)</sup> et lancer des initiatives visant à inciter les entreprises à publier des rapports rigoureux, vérifiés par des experts indépendants, concernant leurs performances en termes d'environnement ou de développement durable,
  - établir un programme d'assistance visant à aider les entreprises à respecter les exigences définies, qui prévoient une aide spécifique pour les petites et moyennes entreprises;
  - encourager l'introduction de systèmes de récompense pour les entreprises performantes d'un point de vue environnemental,
  - stimuler l'innovation au niveau des produits afin de rendre les produits mis sur le marché plus respectueux de l'environnement, y compris en améliorant la diffusion des résultats du programme LIFE <sup>(2)</sup>,
  - encourager les engagements et accords volontaires visant à réaliser des objectifs environnementaux précis, y compris établir des procédures en cas de non-respect.
- 6) Contribuer à ce que les consommateurs individuels, les entreprises et les organismes publics, en tant qu'acheteurs, soient mieux informés sur les incidences environnementales des procédés et des produits utilisés en vue de mettre en place des modes de consommation durable. À cette fin, il faut:
- encourager l'utilisation des labels écologiques et d'autres formes d'information et d'étiquetage environnemental, afin de permettre aux consommateurs de comparer la performance environnementale de produits de même nature,
  - encourager l'utilisation d'autodéclarations environnementales fiables et prévenir les déclarations mensongères,
  - promouvoir une politique de marchés publics tenant compte des aspects environnementaux, qui permette de prendre les caractéristiques environnementales en considération et d'intégrer les préoccupations relatives au cycle de vie environnemental, y compris la phase de production, dans les procédures d'achat tout en étant conforme aux règles communautaires en matière de concurrence et au fonctionnement du marché intérieur, assortie d'orientations sur les meilleures pratiques en la matière et engageant un processus d'évaluation du caractère écologique de la politique d'approvisionnement des institutions communautaires.
- 7) Favoriser l'intégration de l'environnement dans le secteur de la finance. À cette fin, il faut:
- envisager une initiative volontariste en collaboration avec le secteur financier, qui comprenne l'élaboration de lignes directrices pour l'intégration de données relatives au coût environnemental dans les rapports financiers annuels des sociétés, ainsi que l'échange entre les États membres d'informations relatives aux meilleures pratiques de politique financière,

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 761/2001 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 permettant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS) (JO L 114 du 24.4.2001, p. 1).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 1655/2000 du Parlement européen et du Conseil du 17 juillet 2000 concernant un instrument financier pour l'environnement (LIFE) (JO L 192 du 28.7.2000, p. 1).

- demander à la Banque européenne d'investissement de renforcer l'intégration des objectifs et considérations en matière d'environnement dans ses activités de prêt, notamment en vue de soutenir le développement durable dans les pays candidats,
  - promouvoir l'intégration des objectifs et des considérations liés à l'environnement dans les activités des autres institutions financières, telles que la Banque européenne pour la reconstruction et le développement.
- 8) Établir un système communautaire de responsabilité, ce qui nécessite entre autres:
- une législation communautaire en matière de responsabilité environnementale.
- 9) Améliorer la collaboration et le partenariat avec les organisations de consommateurs et les ONG et promouvoir une meilleure compréhension des questions environnementales par les citoyens européens et les encourager à participer à la recherche de solutions. À cette fin, il faut:
- garantir l'accès à l'information, la participation du public et l'accès à la justice par une ratification rapide de la convention d'Aarhus <sup>(1)</sup> par la Communauté et les États membres,
  - contribuer à ce que le citoyen dispose d'informations facilement accessibles sur l'état de l'environnement et les tendances dans ce domaine par rapport aux tendances économiques, sociales et en matière de santé,
  - accroître d'une manière générale la sensibilisation à l'environnement,
  - élaborer des règles et principes généraux relatifs à la bonne gouvernance en matière d'environnement dans le cadre des processus de dialogue.
- 10) Stimuler et promouvoir une utilisation et une gestion efficaces et durables des sols et de la mer qui tiennent compte des questions environnementales. À cette fin, tout en respectant pleinement le principe de subsidiarité, il faut:
- promouvoir les meilleures pratiques en matière d'aménagement durable du territoire qui tiennent compte des conditions régionales particulières en accordant une place importante au programme de gestion intégrée des zones côtières,
  - promouvoir les meilleures pratiques et soutenir les réseaux encourageant l'échange d'expériences en matière de développement durable, notamment en ce qui concerne les zones urbaines, la mer, les côtes, les zones de montagne, les zones humides et d'autres zones sensibles,
  - accroître le recours aux mesures agro-environnementales, y affecter des ressources plus importantes et leur donner une place plus grande dans le cadre de la politique agricole commune,
  - encourager les États membres à user de l'aménagement régional du territoire comme d'un outil permettant d'assurer aux citoyens une meilleure protection de l'environnement et promouvoir les échanges d'expériences dans le domaine du développement durable au niveau

des régions, en particulier dans les zones urbaines et les zones à forte densité de population.

#### Article 4

### Stratégies thématiques

1. Parmi les actions visées aux articles 5 à 8 figurent l'élaboration de stratégies thématiques et l'évaluation des stratégies existantes concernant des problèmes environnementaux prioritaires nécessitant une approche globale. Ces stratégies devraient comprendre un recensement des propositions requises pour atteindre les objectifs fixés dans le programme et les procédures prévues pour leur adoption. Elles sont soumises au Parlement européen et au Conseil et, le cas échéant, prennent la forme d'une décision du Parlement européen et du Conseil, à adopter conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité. Sous réserve de la base juridique de la proposition, les propositions législatives découlant de ces stratégies sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité.
2. Les stratégies thématiques peuvent comprendre des approches parmi celles esquissées à l'article 3 et à l'article 9 et des objectifs environnementaux, tant qualitatifs que quantitatifs, ainsi que des échéances, qui doivent permettre de mesurer et d'évaluer les mesures prévues.
3. Les stratégies thématiques devraient être établies et mises en œuvre en consultation étroite avec les parties concernées, telles que les ONG, les entreprises, d'autres partenaires sociaux et les autorités publiques, tout en veillant, le cas échéant, à consulter les pays candidats dans le cadre de ce processus.
4. Les stratégies thématiques devraient être présentées au Parlement européen et au Conseil dans un délai de trois ans à compter de l'adoption du programme. Le rapport à mi-parcours dans lequel la Commission évalue les progrès réalisés dans la mise en œuvre du programme inclut une révision des stratégies thématiques.
5. La Commission fait rapport chaque année au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans l'établissement et la mise en œuvre de ces stratégies et sur leur efficacité.

#### Article 5

### Objectifs et domaines d'action prioritaires en matière de changement climatique

1. Pour atteindre les buts visés à l'article 2, il convient de réaliser les objectifs suivants:
  - ratifier le protocole de Kyoto à la convention cadre des Nations unies sur les changements climatiques et le faire entrer en vigueur au plus tard en 2002 ainsi qu'atteindre l'engagement pris à Kyoto, à savoir réduire de 8 % les émissions d'ici à 2008-2012 par rapport aux niveaux de 1990 pour la Communauté européenne dans son ensemble, conformément à l'engagement de chaque État membre figurant dans les conclusions du Conseil des 16 et 17 juin 1998,
  - accomplir, pour 2005, des progrès manifestes dans la mise en œuvre des engagements pris au titre du protocole de Kyoto,

<sup>(1)</sup> Convention sur l'accès à l'information, la participation du public et l'accès à la justice dans le domaine de l'environnement, Aarhus, Danemark, du 25 juin 1998.

- placer la Communauté dans une position crédible pour préconiser la conclusion d'un accord international concernant des objectifs de réduction plus stricts pour la deuxième période d'engagement prévue par le protocole de Kyoto. Cet accord devrait viser à réduire sensiblement les émissions en tenant pleinement compte, entre autres, des résultats du troisième rapport d'évaluation du GIEC et prendre en compte la nécessité de s'orienter vers une répartition équitable globale des émissions de gaz à effet de serre.
2. Ces objectifs sont poursuivis au moyen, notamment, des actions prioritaires suivantes:
- i) mettre en œuvre les engagements internationaux en matière de climat, y compris le protocole de Kyoto, en:
    - a) examinant les résultats du programme européen sur le changement climatique et en adoptant, sur la base de celui-ci, des politiques et mesures communes et coordonnées qui soient efficaces, le cas échéant, pour différents secteurs, en complément des actions menées au niveau interne par les États membres,
    - b) œuvrant à la mise en place d'un cadre communautaire pour le développement d'un échange efficace de droits d'émission de CO<sub>2</sub> avec une extension éventuelle à d'autres gaz à effet de serre,
    - c) améliorant la surveillance des gaz à effet de serre et des progrès accomplis par les États membres en ce qui concerne le respect des engagements souscrits au titre de l'accord interne de répartition des efforts.
  - ii) réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur énergétique, en:
    - a) recensant et réexaminant, dans les meilleurs délais, les subventions qui vont à l'encontre de l'utilisation efficace et durable de l'énergie, en vue d'éliminer progressivement ces subventions;
    - b) favorisant le passage à des combustibles fossiles renouvelables et à teneur en carbone plus faible pour la production d'électricité;
    - c) promouvant, y compris en prévoyant des incitations, l'utilisation des sources d'énergie renouvelables, y compris au niveau local, en vue d'atteindre, d'ici à 2010, l'objectif indicatif de 12 % du total de l'énergie consommée;
    - d) introduisant des mesures d'encouragement pour augmenter la production combinée de chaleur et d'électricité (cogénération) et mettre en œuvre des mesures visant à doubler la part totale de la cogénération dans l'ensemble de la Communauté pour qu'elle atteigne 18 % du total de la production brute d'électricité;
    - e) prévenant et réduisant les émissions de méthane provenant de la production et de la distribution d'énergie;
    - f) promouvant l'efficacité énergétique.
  - iii) réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, en:
    - a) identifiant et prenant des mesures spécifiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions, si aucune action de cette nature n'est décidée au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale d'ici à 2002;
    - b) identifiant et prenant des mesures spécifiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, si aucune action de cette nature n'est décidée au sein de l'Organisation maritime internationale d'ici à 2003;
    - c) encourageant le passage à des modes de transport plus efficaces et plus propres, y compris améliorer l'organisation et la logistique;
    - d) dans le contexte de l'objectif de l'Union européenne d'une réduction de 8 % des émissions de gaz à effet de serre, en invitant la Commission à soumettre, avant la fin de 2002, une communication sur des objectifs environnementaux quantifiés pour un système de transport durable;
    - e) identifiant et prenant de nouvelles mesures spécifiques, y compris toute mesure législative appropriée, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules à moteur, y compris le N<sub>2</sub>O;
    - f) promouvant le développement et l'utilisation de combustibles de remplacement et de véhicules à faible consommation en vue d'en accroître sensiblement et de façon constante la proportion;
    - g) promouvant des mesures en vue de refléter l'intégralité des coûts environnementaux dans le prix des transports;
    - h) découplant la croissance économique et la demande de transport en vue de réduire les incidences sur l'environnement.
  - iv) réduire les émissions de gaz à effet de serre dans la production industrielle, en:
    - a) promouvant la mise en œuvre dans l'industrie de pratiques et de techniques visant à améliorer l'«éco-efficacité»;
    - b) mettant en place des mécanismes pour aider les petites et moyennes entreprises (PME) à s'adapter, à innover et à améliorer leurs performances dans ce domaine;
    - c) encourageant la mise au point de solutions de remplacement plus respectueuses de l'environnement et techniquement réalisables, y compris l'instauration de mesures communautaires, d'en éliminer progressivement la production, lorsque c'est approprié et faisable, et d'en réduire l'utilisation, en vue de réduire les émissions de gaz industriels fluorés — HFC (hydrocarbures fluorés), PFC (hydrocarbures perfluorés) et SF<sub>6</sub> (hexafluorure de soufre).
  - v) réduire les émissions de gaz à effet de serre dans d'autres secteurs, en:
    - a) promouvant l'efficacité énergétique en particulier pour le chauffage, la climatisation et la distribution d'eau chaude au robinet dans la conception des bâtiments;



- b) tenant compte de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que d'autres considérations environnementales, dans la politique agricole commune et dans la stratégie communautaire de gestion des déchets.
- vi) utiliser d'autres instruments appropriés, tels que:
- a) promouvoir le recours à des mesures fiscales, y compris, en temps utile, un cadre communautaire approprié en matière de fiscalité énergétique, en vue d'encourager le passage à une utilisation plus efficace de l'énergie, des énergies et des modes de transport plus propres ainsi que l'innovation technologique;
- b) stimuler la conclusion d'accords environnementaux avec l'industrie en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- c) veiller à ce que le changement climatique figure parmi les grands thèmes de la politique communautaire de recherche et de développement technologique et des programmes de recherche nationaux.
3. En plus de l'atténuation du changement climatique, la Communauté devrait élaborer des mesures visant à s'adapter à ses conséquences:
- réexaminer les politiques communautaires, notamment en matière de changement climatique, afin que les décisions d'investissement tiennent compte de cette nécessaire adaptation,
  - encourager la modélisation et les évaluations climatiques à l'échelon régional à la fois en vue d'élaborer des mesures d'adaptation régionales, concernant par exemple la gestion des ressources en eau, la conservation de la diversité biologique et la lutte contre la désertification et les inondations, et de promouvoir la sensibilisation des citoyens et des entreprises.
4. Il faut veiller à ce que les défis liés au climat soient pris en compte dans le cadre de l'élargissement de la Communauté. Cela nécessitera, notamment, les actions ci-après avec les pays candidats:
- soutenir la mise en place de structures en vue de l'application de mesures nationales en faveur de l'utilisation des mécanismes de Kyoto et de l'amélioration de la surveillance des émissions et de l'établissement de rapports sur la question,
  - apporter un soutien en faveur de secteurs des transports et de l'énergie plus durables,
  - veiller à renforcer encore la coopération avec les pays candidats en ce qui concerne le changement climatique.
5. La lutte contre le changement climatique fera partie intégrante des politiques de l'Union européenne en matière de relations extérieures et constituera l'une des priorités dans sa politique de développement durable. Il faudra à cet égard que la Communauté et ses États membres réalisent des efforts concertés et coordonnés en vue:
- de mettre en place les structures nécessaires pour aider les pays en développement et les pays dont l'économie est en phase de transition, par exemple en encourageant des projets liés au mécanisme pour un développement propre (MDP) prévus dans le protocole de Kyoto, et en le mettant en œuvre conjointement,
  - de répondre aux besoins identifiés en matière de transferts de technologies,
  - d'apporter une aide pour faire face au défi que pose l'adaptation au changement climatique dans les pays concernés.

#### Article 6

#### Objectifs et domaines d'action prioritaires en matière de nature et de diversité biologique

1. Pour atteindre les buts visés à l'article 2, il conviendrait de réaliser les objectifs suivants:

- mettre un terme à l'appauvrissement de la diversité biologique en vue d'atteindre cet objectif d'ici à 2010, notamment en prévenant et en réduisant les effets dus aux espèces et génotypes exotiques envahissants,
- assurer la protection de la nature et de la diversité biologique contre les émissions polluantes nocives, et leur restauration appropriée,
- assurer la conservation, la restauration appropriée et l'utilisation durable du milieu marin, des côtes et des zones humides,
- assurer la conservation et la restauration appropriée de la valeur esthétique du paysage, y compris les zones cultivées et les zones sensibles,
- assurer la conservation des espèces et des habitats, dans le souci particulier de prévenir le morcellement des habitats,
- promouvoir une utilisation durable des sols, en accordant une attention particulière à la prévention des phénomènes d'érosion, de dégradation, de contamination et de désertification.

2. Ces objectifs sont poursuivis au moyen des actions prioritaires ci-dessous, en tenant compte du principe de subsidiarité, sur la base des conventions et des stratégies globales et régionales existantes et d'une mise en œuvre intégrale des actes communautaires pertinents. L'approche par écosystème, telle qu'elle a été retenue dans la convention sur la diversité biologique<sup>(1)</sup>, devrait être appliquée chaque fois que cela est approprié.

a) En ce qui concerne la diversité biologique:

- assurer la mise en œuvre et encourager le suivi et l'évaluation de la stratégie communautaire en matière de diversité biologique et des plans d'action y afférents, notamment par l'établissement d'un programme de collecte de données et d'informations, mettre au point les indicateurs appropriés ainsi que promouvoir l'utilisation des meilleures techniques disponibles et des meilleures pratiques en matière d'environnement;
- promouvoir la recherche sur la diversité biologique, les ressources génétiques, les écosystèmes et les interactions avec les activités humaines,

<sup>(1)</sup> JO L 309 du 13.12.1993, p. 1.

- élaborer des mesures destinées à renforcer l'utilisation, la production et les investissements durables en ce qui concerne la diversité biologique,
  - favoriser une évaluation cohérente et le renforcement de la recherche et de la coopération sur les espèces menacées,
  - promouvoir au niveau mondial un partage juste et équitable des bénéfices engendrés par l'utilisation des ressources génétiques, visant à la mise en œuvre de l'article 15 de la convention sur la diversité biologique qui prévoit l'accès aux ressources génétiques provenant de pays tiers,
  - mettre au point des mesures visant à la prévention et au contrôle des espèces exotiques envahissantes, y compris les génotypes exotiques,
  - mettre en place le réseau Natura 2000 et mettre en œuvre les instruments nécessaires sur les plans technique et financier ainsi que les mesures indispensables à sa pleine mise en œuvre et à la protection, en dehors des zones relevant du réseau Natura 2000, des espèces protégées en vertu des directives «habitats» et «oiseaux»,
  - promouvoir l'extension du réseau Natura 2000 aux pays candidats.
- b) En ce qui concerne les accidents et les catastrophes naturelles:
- accroître la coordination communautaire des actions menées par les États membres dans le cadre d'accidents et de catastrophes naturelles, par exemple en instaurant un réseau d'échanges sur les pratiques et les outils en matière de prévention,
  - mettre en place de nouvelles mesures pour contribuer à prévenir les accidents graves, en accordant une attention particulière à ceux liés aux pipelines, aux activités d'extraction et au transport maritime de substances dangereuses, ainsi que des mesures relatives aux déchets d'extraction.
- c) Définir une stratégie thématique concernant la protection des sols, portant entre autres sur la prévention en matière de pollution, d'érosion, de désertification, de dégradation des sols, d'occupation des sols et de risques hydrogéologiques, en tenant compte de la diversité régionale, y compris des particularités des zones de montagne et des zones arides.
- d) Promouvoir la gestion durable des industries extractives en vue de réduire leur incidence sur l'environnement.
- e) Promouvoir l'intégration de la conservation et de la restauration de la valeur esthétique des paysages dans les autres politiques, y compris le tourisme, compte tenu des instruments internationaux pertinents.
- f) Promouvoir l'intégration des considérations liées à la diversité biologique dans les politiques agricoles et encourager le développement rural durable et l'agriculture multifonctionnelle et durable en:
- encourageant une utilisation maximale des possibilités actuelles de la politique agricole commune et d'autres mesures,
  - encourageant une agriculture responsable plus respectueuse de l'environnement, y compris, le cas échéant, les méthodes de production extensive, les pratiques agricoles intégrées, l'agriculture biologique et la diversité biologique agricole lors des futurs réexamens de la politique agricole commune, en tenant compte de la nécessité d'avoir une approche équilibrée du rôle multifonctionnel des communautés rurales.
- g) Promouvoir l'utilisation durable des mers et la conservation des écosystèmes marins, y compris les fonds marins, les estuaires et les zones côtières, en accordant une attention particulière aux zones de grande valeur en termes de diversité biologique, en:
- promouvant une plus grande intégration des considérations environnementales dans la politique commune de la pêche, à l'occasion de son réexamen en 2002,
  - définissant une stratégie thématique en matière de protection et de conservation de l'environnement marin tenant compte, entre autres, des conditions et des obligations de mise en œuvre stipulées dans les conventions relatives à la mer, ainsi que de la nécessité de réduire les émissions et les répercussions des transports maritimes et des autres activités situées en mer ou à terre,
  - promouvant la gestion intégrée des zones côtières,
  - continuant de promouvoir la protection des zones marines, en particulier au moyen du réseau Natura 2000, ainsi que d'autres mesures communautaires réalisables.
- h) Mettre en œuvre et développer encore des stratégies et des mesures relatives aux forêts, conformément à la stratégie de l'Union européenne en la matière, compte tenu du principe de subsidiarité et des considérations liées à la diversité biologique, comprenant notamment les éléments suivants:
- améliorer les mesures communautaires existantes en matière de protection des forêts et mettre en œuvre une gestion durable des forêts, notamment au moyen de programmes forestiers nationaux, en liaison avec des plans de développement rural, en mettant davantage l'accent sur le contrôle des différents rôles des forêts, conformément aux recommandations adoptées par la conférence ministérielle sur la protection des forêts en Europe, le forum des Nations unies sur les forêts, la convention sur la diversité biologique et d'autres enceintes,
  - favoriser une coordination efficace entre tous les secteurs concernés par la politique sylvicole, notamment le secteur privé, ainsi que la coordination de toutes les parties prenantes concernées par les questions sylvicoles,
  - stimuler l'augmentation de la part de marché des bois produits dans le cadre d'une gestion durable, notamment en encourageant la certification de la gestion forestière durable et en encourageant l'étiquetage des produits de cette activité,
  - poursuivre la participation active de la Communauté et des États membres à la mise en œuvre de résolutions mondiales et régionales ainsi qu'aux discussions et négociations sur des questions liées aux forêts,

- envisager la possibilité de prendre des mesures actives pour prévenir le commerce de bois récolté illicitement et pour lutter contre ce phénomène,
  - encourager la prise en compte des effets des changements climatiques sur les forêts.
- i) En ce qui concerne les organismes génétiquement modifiés (OGM):
- élaborer des dispositions et des méthodes pour l'évaluation des risques, l'identification, l'étiquetage et la traçabilité des OGM afin de permettre une surveillance et des contrôles efficaces des effets sur la santé et l'environnement,
  - rechercher une ratification et une mise en œuvre rapides du protocole de Carthagène sur la prévention des risques biotechnologiques et soutenir la mise en place de cadres réglementaires dans les pays tiers, au besoin par une assistance technique et financière.

#### Article 7

### Objectifs et domaines d'action prioritaires en matière d'environnement, de santé et de qualité de la vie

1. Pour atteindre les buts visés à l'article 2, il conviendrait de poursuivre les objectifs suivants, en tenant compte des normes, orientations et programmes pertinents de l'Organisation mondiale de la santé (OMS):

- mieux comprendre les menaces pesant sur l'environnement et la santé humaine, afin de prendre des mesures pour prévenir et réduire ces menaces,
- contribuer à une meilleure qualité de la vie par une approche intégrée axée sur les zones urbaines,
- chercher à faire en sorte qu'en l'espace d'une génération (2020) les substances chimiques soient uniquement produites et utilisées de façon à ne pas avoir une incidence négative notable sur la santé et l'environnement, étant entendu qu'il convient de remédier aux lacunes actuelles des connaissances sur les propriétés, l'utilisation et l'élimination des substances chimiques, ainsi que sur l'exposition à ces substances,
- les substances chimiques qui sont dangereuses devraient être remplacées par des produits plus sûrs ou des technologies de remplacement plus sûres qui ne font pas appel à des substances chimiques, afin de réduire les risques pour l'homme et l'environnement,
- réduire les incidences des pesticides sur la santé humaine et l'environnement et, d'une manière plus générale, parvenir à une utilisation plus durable de ces substances ainsi qu'à une réduction globale sensible des risques et de l'utilisation des pesticides dans une mesure qui permette la protection nécessaire des cultures. Les pesticides utilisés qui sont persistants, bioaccumulables ou toxiques, ou qui ont d'autres propriétés préoccupantes, devraient être remplacés par d'autres moins dangereux lorsque cela est possible,
- garantir des niveaux de qualité des eaux souterraines et de surface exempts d'incidences négatives et de risques

notables en termes de santé humaine et d'environnement, et veiller à ce que le taux de prélèvement des ressources en eau soit durable à long terme,

- garantir des niveaux de qualité de l'air exempts d'incidences négatives et de risques notables en termes de santé humaine et d'environnement,
- réduire sensiblement le nombre de personnes soumises de manière régulière et durable à des niveaux de bruit moyens élevés, provoqués notamment par la circulation, qui, selon les études scientifiques réalisées, ont des effets néfastes sur la santé humaine et préparer la prochaine étape des travaux sur la directive sur le bruit dans l'environnement.

2. Ces objectifs sont poursuivis au moyen des actions prioritaires suivantes:

a) renforcer les programmes de recherche et l'expertise scientifique communautaires et encourager la coordination internationale des programmes de recherche nationaux, en vue de favoriser la réalisation des objectifs en matière de santé et d'environnement, notamment par les actions suivantes:

- définir des domaines prioritaires de recherche et d'action, et formuler des recommandations en la matière, notamment en ce qui concerne les incidences potentielles sur la santé des sources de pollution électromagnétique en accordant une attention particulière à la mise au point et à la validation de méthodes de remplacement de l'expérimentation animale, notamment en ce qui concerne la sûreté des substances chimiques,
- définir et mettre en place des indicateurs concernant la santé et l'environnement,
- réexaminer, développer et mettre à jour les normes et les valeurs limites actuellement fixées en matière de santé, notamment, le cas échéant, en tenant compte de l'impact sur certains groupes potentiellement vulnérables tels que les enfants ou les personnes âgées et des interactions et impacts réciproques de divers polluants,
- examiner les tendances et mettre en place un système d'information rapide pour traiter les problèmes nouveaux ou émergents.

b) en ce qui concerne les substances chimiques:

- rendre responsables les fabricants, les importateurs et les utilisateurs en aval de l'obtention des connaissances sur l'ensemble des substances chimiques (obligation de vigilance) et de l'évaluation des risques que présente leur utilisation, y compris dans des produits, ainsi que leur valorisation et leur élimination,
- mettre en place un système cohérent, reposant sur une approche par paliers qui ne concernerait pas les substances chimiques utilisées en très faibles quantités, pour les essais ainsi que l'évaluation et la gestion des risques des substances existantes et nouvelles, assorti de procédures d'essai réduisant à un minimum le besoin de recourir à l'expérimentation animale, et définir des méthodes d'essai de remplacement,

- veiller à ce que les substances chimiques préoccupantes fassent l'objet de procédures d'évaluation des risques accélérées et à ce que les substances extrêmement préoccupantes, notamment les substances classées cancérigènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction, qui ont des caractéristiques propres aux polluants organiques persistants (POP), ne soient utilisées que dans des cas justifiés et bien définis et à ce que leur utilisation soit soumise à autorisation,
  - veiller à ce que les résultats de l'évaluation des risques des substances chimiques soient pleinement pris en compte dans tous les domaines de la législation communautaire régissant les substances chimiques et éviter les doubles emplois,
  - arrêter des critères permettant d'inclure au nombre des substances extrêmement préoccupantes celles qui sont persistantes, bioaccumulables et toxiques, ainsi que les substances qui sont très persistantes et très bioaccumulables et envisager la prise en compte des perturbateurs endocriniens connus lors de l'élaboration des méthodes d'essai et des critères convenus,
  - veiller à ce que les principales mesures qui sont nécessaires au regard des objectifs fixés soient élaborées rapidement afin qu'elles puissent entrer en vigueur avant le réexamen à mi-parcours,
  - veiller à ce que les informations non confidentielles du registre communautaire des substances chimiques (registre REACH) soient accessibles au public.
- c) en ce qui concerne les pesticides:
- mettre pleinement en œuvre et évaluer l'efficacité du cadre législatif applicable<sup>(1)</sup> afin de garantir un haut niveau de protection lorsqu'il aura été modifié. Une telle évaluation pourrait comporter, selon le cas, des examens comparatifs et la mise au point de procédures communautaires d'autorisation de mise sur le marché;
  - définir une stratégie thématique concernant l'utilisation durable des pesticides comportant les éléments suivants:
    - i) réduire à un minimum les risques que présente l'utilisation des pesticides pour la santé et l'environnement,
    - ii) améliorer les contrôles sur l'utilisation et la distribution des pesticides,
    - iii) réduire les niveaux de substances actives nocives, notamment en remplaçant les plus dangereuses par des produits plus sûrs, y compris des substances non chimiques,
    - iv) encourager les pratiques agricoles recourant à un apport réduit de pesticides ou n'en utilisant pas,
- notamment en sensibilisant les utilisateurs, encourager l'utilisation de codes de bonnes pratiques et envisager des instruments financiers éventuels à cet effet,
- v) prévoir un système transparent d'établissement de rapport et de suivi en ce qui concerne les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la stratégie, y compris la mise en place d'indicateurs appropriés.
- d) en ce qui concerne les substances chimiques et les pesticides:
- rechercher une ratification rapide de la convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet du commerce international, et de la convention de Stockholm relative aux polluants organiques persistants (POP),
  - modifier le règlement (CEE) n° 2455/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les exportations et importations de certains produits chimiques dangereux<sup>(2)</sup>, afin de l'adapter à la convention de Rotterdam et d'améliorer ses mécanismes procéduraux ainsi que la transmission d'informations aux pays en développement,
  - apporter un soutien à l'amélioration de la gestion des substances chimiques et des pesticides dans les pays en développement et dans les pays candidats à l'adhésion, et notamment éliminer les stocks de vieux pesticides, entre autres en soutenant des projets à cet effet,
  - contribuer aux efforts internationaux en vue de l'élaboration d'une approche stratégique concernant la gestion internationale des substances chimiques.
- e) en ce qui concerne l'utilisation durable de l'eau et l'obtention d'une qualité élevée pour cette ressource:
- garantir un niveau élevé de protection des eaux souterraines et de surface, éviter les pollutions et promouvoir une utilisation durable de l'eau,
  - œuvrer à une mise en œuvre intégrale de la directive-cadre sur l'eau<sup>(3)</sup> et viser à créer, pour cette ressource, des conditions satisfaisantes d'un point de vue écologique, chimique et quantitatif et à en assurer une gestion cohérente et durable,
  - élaborer des mesures visant à mettre un terme aux rejets, émissions et pertes de substances dangereuses prioritaires, conformément aux dispositions de la directive-cadre sur l'eau,
  - assurer un niveau élevé de protection des eaux de baignade, notamment en réexaminant la directive sur les eaux de baignade,<sup>(4)</sup>

<sup>(1)</sup> Directive 91/414/CEE du Conseil du 15 juillet 1991 concernant la mise sur le marché des produits phytosanitaires (JO L 230 du 19.8.1991, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/49/CE de la Commission (JO L 176 du 29.6.2001, p. 61).

<sup>(2)</sup> JO L 251 du 29.8.1992, p. 13. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2247/98 de la Commission (JO L 282 du 20.10.1998, p. 12).

<sup>(3)</sup> Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau (JO L 327 du 22.12.2000, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directive 76/160/CEE du Conseil du 8 décembre 1975 concernant la qualité des eaux de baignade (JO L 31 du 5.2.1976, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

- intégrer les notions et les approches définies par la directive-cadre sur l'eau et d'autres directives portant sur la protection de l'eau dans d'autres politiques communautaires.
- f) en ce qui concerne la qualité de l'air, l'élaboration et la mise en œuvre des mesures prévues à l'article 5 dans les secteurs des transports, de l'industrie et de l'énergie doivent être compatibles avec l'amélioration de la qualité de l'air et contribuer à celle-ci. Autres mesures envisagées:
- améliorer la surveillance et l'évaluation de la qualité de l'air, y compris en ce qui concerne les retombées de polluants, et la transmission d'informations au public, notamment par la mise en place et l'utilisation d'indicateurs,
  - définir une stratégie thématique visant à renforcer une politique cohérente et intégrée sur la pollution atmosphérique en vue d'établir des priorités pour des actions complémentaires, réexaminer et mettre à jour, le cas échéant, les normes de qualité de l'air et les plafonds d'émission nationaux afin d'atteindre l'objectif à long terme consistant à ne pas dépasser les charges et les niveaux critiques, et mettre au point de meilleurs systèmes de collecte des informations, de modélisation et de prévision,
  - adopter des mesures appropriées concernant l'ozone troposphérique et les particules,
  - examiner la question de la qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments et de ses incidences en termes de santé, en proposant, le cas échéant, des recommandations concernant les mesures à mettre en œuvre,
  - jouer un rôle de premier plan dans les négociations et dans la mise en œuvre du protocole de Montréal sur les substances appauvrissant la couche d'ozone,
  - jouer un rôle de premier plan dans les négociations sur la qualité de l'air en Europe et renforcer les liens et interactions avec les processus internationaux qui y contribuent,
  - mettre en place de nouveaux instruments communautaires spécifiques pour la réduction des émissions provenant de catégories de sources pertinentes,
- g) en ce qui concerne le bruit:
- compléter et améliorer encore les dispositions, y compris les procédures de réception appropriées, prises en matière d'émissions sonores provenant des services et des produits, en particulier des véhicules à moteur, y compris des mesures visant à réduire le bruit dû à l'interaction entre pneumatiques et revêtement routier et ne mettant pas en péril la sécurité routière, aux véhicules ferroviaires, aux avions et aux machines fixes,
  - élaborer et mettre en œuvre des instruments en vue de réduire, le cas échéant, le bruit dû au trafic, par exemple par une réduction de la demande de transports, le passage à des modes de transport moins bruyants, la promotion de mesures techniques et d'une planification durable des transports.
- h) en ce qui concerne l'environnement urbain:
- définir une stratégie thématique favorisant une approche horizontale intégrée dans toutes les politiques communautaires et améliorant la qualité de l'environnement urbain, compte tenu des progrès réalisés dans la mise en œuvre du cadre de coopération existant <sup>(1)</sup> qui, au besoin, pourrait être réexaminé, et consistant à:
    - promouvoir l'action locale 21,
    - affaiblir le lien entre croissance économique et demande de transports de passagers,
    - reconnaître la nécessité d'accorder une plus grande part aux transports publics, du rail et des voies navigables, ainsi qu'aux déplacements à pied et à vélo,
    - maîtriser le volume croissant de la circulation et instaurer un véritable découplage de la croissance des transports et de la croissance du PIB,
    - reconnaître la nécessité de promouvoir l'utilisation de véhicules à faibles taux d'émissions dans les transports publics,
    - prendre en compte les indicateurs relatifs à l'environnement urbain.

#### Article 8

#### Objectifs et domaines d'action prioritaires en matière d'utilisation et de gestion durables des ressources naturelles et des déchets

1. Pour atteindre les buts visés à l'article 2, il conviendrait de réaliser les objectifs suivants:

- faire en sorte de veiller à ce que la consommation des ressources ainsi que ses incidences n'excèdent pas la capacité d'absorption de l'environnement et briser le lien entre croissance économique et utilisation des ressources. Dans ce contexte, il convient de rappeler l'objectif indicatif consistant à atteindre dans la Communauté, pour 2010, un pourcentage de 22 % de production d'électricité à partir d'énergies renouvelables en vue d'augmenter de manière drastique l'efficacité des ressources et de l'énergie,
- réduire sensiblement le volume global des déchets produits, par des initiatives de prévention de la production de déchets, l'exploitation plus efficace des ressources et l'adoption de modes de production et de consommation plus durables,
- réduire sensiblement la quantité de déchets faisant l'objet d'une élimination et les volumes de déchets dangereux produits, tout en évitant une augmentation des émissions dans l'air, l'eau et le sol,

<sup>(1)</sup> Décision n° 1411/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 concernant un cadre communautaire de coopération favorisant le développement durable en milieu urbain (JO L 191 du 13.7.2001, p. 1).

— encourager la réutilisation et veiller à ce que le niveau de danger des déchets encore produits soit réduit et que les risques soient aussi faibles que possible, en accordant la priorité à la valorisation des déchets et en particulier à leur recyclage; réduire au maximum la quantité de déchets faisant l'objet d'une élimination et s'assurer que leur mise en décharge se fasse en toute sécurité; le site de traitement des déchets destinés à être éliminés doit être le plus proche possible du site de production de ces déchets, dans la mesure où cela n'entraîne pas une diminution de l'efficacité des opérations de traitement des déchets.

2. Ces objectifs sont poursuivis en tenant compte de la politique intégrée des produits et de la stratégie communautaire concernant la gestion des déchets <sup>(1)</sup> au moyen des actions prioritaires suivantes:

- i) définir une stratégie thématique concernant l'utilisation et la gestion durables des ressources, comprenant notamment les points suivants:
  - a) une estimation des flux de matières et de déchets dans la Communauté, y compris les importations et exportations, par exemple en utilisant l'analyse des flux de matières;
  - b) une analyse de l'efficacité des mesures prises et de l'incidence des subventions liées aux ressources naturelles et aux déchets;
  - c) la fixation d'objectifs et de cibles en matière d'exploitation efficace des ressources et de moindre utilisation de celles-ci, en brisant le lien entre croissance économique et incidences négatives sur l'environnement;
  - d) la promotion de méthodes et techniques d'extraction et de production visant à encourager l'«éco-efficacité» et l'utilisation durable des matières premières, de l'énergie, de l'eau et d'autres ressources;
  - e) la mise au point et la mise en œuvre d'instruments variés parmi lesquels la recherche, le transfert de technologie, des instruments économiques et d'autres fondés sur le marché, des programmes de bonnes pratiques et des indicateurs d'exploitation efficace des ressources.
- ii) élaborer et mettre en œuvre des mesures en matière de prévention et de gestion des déchets, notamment par les moyens suivants:
  - a) fixer un ensemble d'objectifs quantitatifs et qualitatifs de réduction portant sur tous les déchets pertinents; ces objectifs devront être atteints au niveau de la Communauté d'ici à 2010. La Commission est invitée à élaborer une proposition relative à de tels objectifs avant 2002;
  - b) encourager une conception des produits qui soit respectueuse de l'environnement et durable;
  - c) sensibiliser la population à la contribution qu'elle peut apporter à la réduction des déchets;
  - d) définir des mesures opérationnelles pour favoriser la prévention des déchets, par exemple en encourageant la réutilisation et la valorisation, ainsi que l'élimination progressive de certaines substances et de certains matériaux grâce à des mesures liées aux produits;

- e) élaborer de nouveaux indicateurs dans le domaine de la gestion des déchets.
- iii) définir une stratégie thématique sur le recyclage des déchets, comprenant notamment les mesures suivantes:
  - a) assurer le tri à la source, la collecte et le recyclage des flux de déchets prioritaires;
  - b) responsabiliser davantage les producteurs;
  - c) mettre au point et assurer le transfert de technologie en matière de recyclage et de traitement des déchets respectueux de l'environnement.
- iv) étendre ou réviser la législation sur les déchets, y compris pour les déchets de construction et de démolition, les boues d'épuration <sup>(2)</sup> les déchets biodégradables, les emballages <sup>(3)</sup> les piles <sup>(4)</sup> et les transferts de déchets <sup>(5)</sup>; préciser la distinction entre ce qui est déchet et ce qui ne l'est pas et élaborer des critères adéquats pour le développement de l'annexe II A et II B de la directive-cadre relative aux déchets <sup>(6)</sup>.

#### Article 9

#### Objectifs et domaines d'action prioritaires en matière de politique internationale

1. Pour atteindre le but visé à l'article 2 en ce qui concerne les enjeux internationaux et la dimension internationale des quatre domaines d'action prioritaires relatifs à l'environnement qui figurent dans le présent programme, il convient de réaliser les objectifs suivants:

- mener des politiques ambitieuses en matière d'environnement au niveau international en accordant une attention particulière à la capacité d'absorption de l'environnement à l'échelle planétaire,
- continuer à encourager des modes de consommation et de production durables au niveau international,
- réaliser des progrès pour garantir que les politiques et mesures commerciales et environnementales se renforcent mutuellement.

<sup>(2)</sup> Directive 86/278/CEE du Conseil du 12 juin 1986 relative à la protection de l'environnement et notamment des sols, lors de l'utilisation des boues d'épuration en agriculture (JO L 181 du 4.7.1986, p. 6). Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

<sup>(3)</sup> Directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative aux emballages et aux déchets d'emballages (JO L 365 du 31.12.1994, p. 10). Directive modifiée en dernier lieu par la décision 1999/177/CE de la Commission (JO L 56 du 4.3.1999, p. 47).

<sup>(4)</sup> Directive 93/86/CEE de la Commission du 4 octobre 1993 portant adaptation au progrès technique de la directive 91/157/CEE du Conseil relative aux piles et accumulateurs contenant certaines matières dangereuses (JO L 264 du 23.10.1993, p. 51).

<sup>(5)</sup> Règlement (CE) n° 259/93 du 1<sup>er</sup> février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne (JO L 30 du 6.2.1993, p. 1). Règlement modifié en dernier lieu par la décision 1999/816/CE de la Commission (JO L 316 du 10.12.1995, p. 45).

<sup>(6)</sup> Directive 75/442/CE du Conseil du 15 juillet 1975 relative aux déchets (JO L 194 du 25.7.1975, p. 39). Directive modifiée en dernier lieu par la décision 96/350/CE de la Commission (JO L 135 du 6.6.1996, p. 32).

<sup>(1)</sup> Résolution du Conseil du 24 février 1997 sur une stratégie communautaire pour la gestion des déchets (JO C 76 du 11.3.1997, p. 1).

2. Ces objectifs sont poursuivis au moyen des actions prioritaires suivantes:

- a) intégrer les exigences en matière de protection de l'environnement dans toutes les politiques extérieures de la Communauté, y compris dans les échanges commerciaux et la coopération au développement, afin de parvenir à un développement durable, notamment par l'élaboration de lignes directrices;
- b) définir un ensemble cohérent d'objectifs à promouvoir en matière d'environnement et de développement, en vue de leur adoption, comme éléments d'une nouvelle donne ou d'un nouveau pacte mondial, lors du sommet mondial de 2002 sur le développement durable;
- c) œuvrer au renforcement de la gouvernance internationale en matière d'environnement en renforçant progressivement la coopération multilatérale et le cadre institutionnel, y compris l'affectation de ressources;
- d) rechercher une ratification rapide ainsi que le respect et l'application effectifs des conventions et accords internationaux dans le domaine de l'environnement auxquels la Communauté est partie;
- e) favoriser l'application de pratiques environnementales durables dans les opérations d'investissement étranger et de crédits à l'exportation;
- f) intensifier les efforts déployés au niveau international en vue d'établir un consensus quant aux méthodes d'évaluation des risques pour la santé et l'environnement, ainsi que des lignes de conduite en matière de gestion des risques tenant compte du principe de précaution;
- g) faire en sorte que le commerce et les besoins en matière de protection de l'environnement se renforcent mutuellement, en tenant dûment compte de la dimension environnementale dans les évaluations de l'impact sur le développement durable des accords commerciaux multilatéraux qui doivent être réalisées à un stade précoce des négociations et en agissant en conséquence;
- h) continuer à promouvoir un système commercial mondial reconnaissant intégralement les accords multilatéraux ou régionaux dans le domaine de l'environnement ainsi que le principe de précaution, en améliorant les possibilités d'échanges pour les produits et les services durables et respectueux de l'environnement;
- i) promouvoir une collaboration transfrontière avec les pays et régions limitrophes dans le domaine de l'environnement;
- j) encourager une plus grande cohérence des politiques en établissant des liens entre les travaux menés au titre des différentes conventions, y compris l'évaluation des corrélations entre la diversité biologique et le changement climatique, et l'intégration des considérations liées à la diversité biologique dans le cadre de la mise en œuvre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et du protocole de Kyoto.

#### Article 10

#### Élaboration de la politique de l'environnement

Les objectifs visés à l'article 2 en ce qui concerne l'élaboration de la politique de l'environnement fondée sur la participation et

sur les meilleures connaissances scientifiques disponibles, ainsi que sur les approches stratégiques visées à l'article 3, sont poursuivis au moyen des actions prioritaires ci-après:

- a) mettre en place des mécanismes améliorés, des règles et principes généraux de bonne gouvernance, permettant une consultation large et approfondie des parties prenantes à tous les stades du processus, afin de contribuer à opérer les choix les plus efficaces pour obtenir les meilleurs résultats du point de vue de l'environnement et du développement durable au regard des mesures qui seront proposées;
- b) renforcer la participation au processus de consultation des ONG travaillant dans le domaine de l'environnement par un soutien approprié, y compris un financement communautaire;
- c) améliorer le processus d'élaboration des politiques grâce à:
  - une évaluation ex ante des incidences éventuelles, en particulier sur l'environnement, des nouvelles politiques, y compris d'une décision éventuelle de ne pas agir, ainsi que des incidences des propositions législatives, et la publication des résultats,
  - une évaluation ex post de l'efficacité des mesures existantes au regard de leurs objectifs environnementaux;

d) veiller à ce que l'environnement, et notamment les domaines d'action prioritaires désignés par le présent programme, constituent une priorité importante pour les programmes de recherche communautaires. Procéder à un examen périodique des besoins et des priorités en termes de recherche environnementale dans le contexte du programme-cadre de la Communauté en matière de recherche et de développement technologique. Assurer une meilleure coordination de la recherche dans le domaine de l'environnement réalisée dans les États membres, entre autres afin d'améliorer l'application des résultats;

instaurer des passerelles entre les acteurs de l'environnement et d'autres acteurs dans les domaines de l'information, de la formation, de la recherche, de l'éducation et des politiques.

- e) veiller à la diffusion d'informations périodiques, à partir de 2003, susceptibles de contribuer à constituer la base:
  - de décisions politiques en matière d'environnement et de développement durable,
  - du suivi et du réexamen des stratégies d'intégration sectorielles ainsi que de la stratégie pour le développement durable,
  - d'informations destinées au public.

La production de ces informations s'appuiera sur les rapports réguliers de l'Agence européenne pour l'environnement et d'autres organes compétents. Ces informations comprennent notamment:

- des indicateurs environnementaux clés,
- des indicateurs sur l'état de l'environnement et les tendances dans ce domaine,
- des indicateurs d'intégration.

- f) assurer le réexamen et le suivi régulier des mécanismes d'information et d'établissement de rapports afin de mettre en place un système plus cohérent et plus efficace, qui garantisse la présentation rationalisée de rapports de grande qualité et de données et d'informations environnementales comparables et pertinentes. La Commission est invitée à présenter dans les meilleurs délais une proposition à cet effet, le cas échéant. Les exigences concernant le suivi, la collecte de données et l'établissement de rapports devraient être prises en compte de manière efficace dans la législation future en matière d'environnement;
- g) favoriser la mise en place et l'utilisation d'applications et d'outils de surveillance terrestre (par exemple, les satellites) en tant qu'instruments d'aide à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques.

*Article 11*

**Contrôle et évaluation des résultats**

1. Au cours de la quatrième année de mise en œuvre du programme, la Commission évalue les progrès réalisés dans son application ainsi que les tendances et les perspectives pour l'en-

vironnement qui y sont liées. Elle se base pour ce faire sur un ensemble complet d'indicateurs. La Commission soumet ce rapport à mi-parcours au Parlement européen et au Conseil, ainsi que toute proposition de modification jugée opportune.

2. Au cours de la dernière année de mise en œuvre du programme, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil une évaluation finale concernant le programme ainsi que l'état de l'environnement et les perspectives dans ce domaine.

*Article 12*

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

Fait à Bruxelles, le 22 juillet 2002.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

P. COX

*Par le Conseil*

*Le président*

P. S. MØLLER



**RÈGLEMENT (CE) N° 1601/2002 DE LA COMMISSION****du 9 septembre 2002****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 3223/94 de la Commission du 21 décembre 1994 portant modalités d'application du régime à l'importation des fruits et légumes <sup>(1)</sup>, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1498/98 <sup>(2)</sup>, et notamment son article 4, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 3223/94 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes qu'il précise dans son annexe.

- (2) En application des critères susvisés, les valeurs forfaitaires à l'importation doivent être fixées aux niveaux repris à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 4 du règlement (CE) n° 3223/94 sont fixées comme indiqué dans le tableau figurant en annexe.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le 10 septembre 2002.

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

Fait à Bruxelles, le 9 septembre 2002.

*Par la Commission*  
J. M. SILVA RODRÍGUEZ  
*Directeur général de l'agriculture*

<sup>(1)</sup> JO L 337 du 24.12.1994, p. 66.

<sup>(2)</sup> JO L 198 du 15.7.1998, p. 4.

## ANNEXE

**du règlement de la Commission du 9 septembre 2002 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

(EUR/100 kg)

| Code NC                            | Code des pays tiers <sup>(1)</sup> | Valeur forfaitaire à l'importation |       |
|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|-------|
| 0702 00 00                         | 052                                | 55,0                               |       |
|                                    | 096                                | 41,1                               |       |
|                                    | 999                                | 48,0                               |       |
| 0707 00 05                         | 052                                | 137,9                              |       |
|                                    | 999                                | 137,9                              |       |
| 0709 90 70                         | 052                                | 92,6                               |       |
|                                    | 999                                | 92,6                               |       |
| 0805 50 10                         | 388                                | 57,2                               |       |
|                                    | 524                                | 39,6                               |       |
|                                    | 528                                | 57,4                               |       |
|                                    | 999                                | 50,5                               |       |
| 0806 10 10                         | 052                                | 67,9                               |       |
|                                    | 064                                | 105,0                              |       |
|                                    | 999                                | 86,5                               |       |
| 0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90 | 052                                | 60,0                               |       |
|                                    | 388                                | 82,8                               |       |
|                                    | 400                                | 109,8                              |       |
|                                    | 512                                | 90,2                               |       |
|                                    | 720                                | 71,5                               |       |
|                                    | 800                                | 208,1                              |       |
|                                    | 804                                | 88,6                               |       |
|                                    | 999                                | 101,6                              |       |
|                                    | 0808 20 50                         | 052                                | 104,4 |
|                                    |                                    | 388                                | 71,8  |
| 720                                |                                    | 56,6                               |       |
| 999                                |                                    | 77,6                               |       |
| 0809 30 10, 0809 30 90             | 052                                | 97,3                               |       |
|                                    | 999                                | 97,3                               |       |
| 0809 40 05                         | 052                                | 68,5                               |       |
|                                    | 060                                | 54,5                               |       |
|                                    | 064                                | 49,6                               |       |
|                                    | 066                                | 60,5                               |       |
|                                    | 068                                | 42,9                               |       |
|                                    | 094                                | 44,1                               |       |
|                                    | 624                                | 189,0                              |       |
|                                    | 999                                | 72,7                               |       |

<sup>(1)</sup> Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 2020/2001 de la Commission (JO L 273 du 16.10.2001, p. 6). Le code «999» représente «autres origines».

**RÈGLEMENT (CE) N° 1602/2002 DE LA COMMISSION****du 9 septembre 2002****portant modalités d'application de la directive 1999/105/CE du Conseil en ce qui concerne l'autorisation accordée à un État membre d'interdire la commercialisation de matériels forestiers de reproduction spécifiés à l'utilisateur final**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 1999/105/CE du Conseil du 22 décembre 1999 concernant la commercialisation des matériels forestiers de reproduction <sup>(1)</sup>, et notamment son article 17, paragraphe 3,*Article premier*

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 17, paragraphe 1, de la directive 1999/105/CE, les États membres veillent à ce que les matériels forestiers de reproduction mis sur le marché conformément aux dispositions de ladite directive ne fassent pas l'objet, du point de vue des exigences concernant leurs caractéristiques, l'examen et le contrôle, l'étiquetage et l'emballage, de restrictions en matière de commercialisation autres que celles prévues par la directive.
  - (2) Dans certains cas, un État membre peut être autorisé à interdire à l'utilisateur final la commercialisation, à des fins d'ensemencement ou de plantation sur son territoire, de matériels de reproduction spécifiés dont l'utilisation n'est pas adaptée à son territoire.
  - (3) Cette autorisation n'est accordée que s'il est à craindre que l'utilisation de ces matériels de reproduction ait une incidence défavorable, en raison de leurs caractéristiques phénotypiques ou génétiques, sur la sylviculture, l'environnement, les ressources génétiques ou la diversité biologique du territoire de l'État membre concerné.
  - (4) Pour permettre à la Commission de se prononcer en toute connaissance de cause, il convient de joindre à la demande d'autorisation les preuves et les données pertinentes établissant notamment la région de provenance ou l'origine des matériels forestiers de reproduction, ainsi que les résultats des essais, les recherches scientifiques et les pratiques forestières. Il convient de préciser la nature des informations requises.
  - (5) Pour aider un État membre à établir sa demande, les autres États membres lui fournissent, à sa demande, toutes les informations utiles sur la région de provenance ou l'origine du matériel concerné, ainsi que les listes nationales de matériels de base destinés à la production de matériels forestiers de reproduction.
  - (6) Une copie de la demande est transmise simultanément à l'État membre dans lequel se trouve la région de provenance ou l'origine, afin de permettre à celui-ci de communiquer son point de vue à la Commission.
  - (7) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent des semences et plants agricoles, horticoles et forestiers,
1. Un État membre souhaitant être autorisé à interdire à l'utilisateur final la commercialisation de matériels forestiers de reproduction spécifiés, conformément à l'article 17, paragraphe 2, de la directive 1999/105/CE, introduit une demande auprès de la Commission en précisant les raisons pour lesquelles les critères énoncés à l'article 17, paragraphe 2, sont à son avis remplis. La demande est accompagnée de toutes les données et pièces justificatives disponibles indiquées aux paragraphes 2 à 5.
  2. Il convient d'y joindre les cartes et les indications concernant la région de provenance ou l'origine du matériel concerné ainsi que les documents indiquant les différences par rapport aux données climatiques et écologiques du territoire concerné, figurant à l'annexe.
  3. Il convient de transmettre les résultats des essais et des recherches scientifiques ainsi que les résultats des pratiques forestières établissant que l'usage de ce matériel est inadapté sur la totalité ou une partie du territoire pour lequel l'interdiction est proposée. Les modalités de ces essais, telles que la localisation, la méthode d'évaluation et l'analyse des données, sont communiquées. Les essais sont réalisés sur les types de sites appropriés, conformément aux exigences énoncées au point 1 de l'annexe V de la directive 1999/105/CE. Il convient également de fournir des données concernant les personnes ayant effectué les essais et d'indiquer si les résultats ont été soumis à un contre-examen ou publiés.
  4. En ce qui concerne les résultats des recherches scientifiques, il y a lieu de communiquer les détails des recherches, notamment la localisation, les sources de données, la méthode d'évaluation ainsi que les résultats des données.
  5. Quant aux résultats des pratiques forestières, il convient de transmettre les informations et les documents concernant la survie et la mise au point des matériels forestiers de reproduction, notamment leur croissance.

*Article 2*

Dans le cas des demandes visant à interdire la commercialisation de matériels forestiers de reproduction relevant des catégories «matériels identifiés» ou «matériels sélectionnés» et issus de matériels de base admis sous forme de semences ou de peuplements, l'État membre demandant l'interdiction du matériel concerné fournit une évaluation du caractère inadapté de celui-ci eu égard à la région de provenance.

<sup>(1)</sup> JO L 11 du 15.1.2000, p. 17.

*Article 3*

Dans le cas des demandes visant à interdire la commercialisation de matériels forestiers de reproduction relevant des catégories «matériels qualifiés» ou «matériels testés» et issus de matériels de base admis sous forme de vergers à graines, parents de familles, clones ou mélanges clonaux, l'État membre demandant l'interdiction d'un matériel fournit une évaluation de son caractère inadapté pour chaque unité d'admission.

Outre les données visées à l'article 10 de la directive 1999/105/CE, les informations suivantes sont transmises sur demande:

- a) critères de sélection utilisés pour les composants du matériel de base;
- b) composition du matériel de base;
- c) région(s) de provenance dans laquelle (lesquelles) les composants originaux ont été sélectionnés.

*Article 4*

1. Afin d'aider l'État membre à établir la demande visée à l'article 1<sup>er</sup>, les autres États membres lui fournissent, à sa

demande, les cartes et les informations concernant les conditions climatiques et écologiques de la région de provenance du matériel forestier de reproduction pour lequel une autorisation d'interdire la commercialisation à l'utilisateur final est demandée.

2. Lorsqu'une demande d'autorisation est introduite auprès de la Commission, une copie de cette demande est transmise à l'État membre dans lequel se trouve la région de provenance ou l'origine du matériel à interdire.

3. L'État membre visé au paragraphe 2 dispose d'un délai de trois mois pour examiner la demande et communiquer son point de vue à la Commission. Dans les cas justifiés, la Commission peut, à la demande de l'État membre, prolonger ce délai.

*Article 5*

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

Il est applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2003.

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

Fait à Bruxelles, le 9 septembre 2002.

*Par la Commission*

David BYRNE

*Membre de la Commission*

## ANNEXE

**Liste des informations que doit fournir un État membre à l'appui de sa demande, conformément aux dispositions de l'article 17, paragraphe 2, de la directive 1999/105/CE du Conseil**

1. Informations concernant l'espèce croissant sur la totalité ou une partie de son territoire: espèce indigène ou introduite.
  2. Cartes et indications concernant la région de provenance ou l'unité d'admission du matériel forestier de reproduction faisant l'objet de la demande.
  3. Indications concernant le territoire ou la partie de territoire pour lequel l'interdiction pour l'utilisateur final de commercialiser le matériel à des fins d'ensemencement ou de plantation est demandée.
  4. Données climatiques concernant la région de provenance ou l'unité d'admission, visées au point 2, ainsi que le territoire ou la partie de territoire, visées au point 3:
    - a) précipitations annuelles totales (mm);
    - b) précipitations (mm) durant la période de végétation et les mois durant lesquels elles ont lieu;
    - c) température:
      - moyenne annuelle (°C),
      - moyenne du mois le plus froid (°C),
      - moyenne du mois le plus chaud (°C);
    - d) durée de la période de végétation (jours dont la température est supérieure à 5 °C ou autre méthode appropriée similaire).
  5. Données écologiques concernant la région de provenance ou l'unité d'admission, visées au point 2, ainsi que le territoire ou la partie de territoire, visées au point 3:
    - a) altitude;
    - b) formation(s) géologique(s) importante(s);
    - c) type(s) de sol.
-

**RÈGLEMENT (CE) N° 1603/2002 DE LA COMMISSION**  
**du 9 septembre 2002**

**modifiant l'annexe du règlement (CE) n° 1535/2002 de la Commission du 28 août 2002 dérogeant au règlement (CE) n° 1251/1999 du Conseil, instituant un régime de soutien aux producteurs de certaines cultures arables, en ce qui concerne les paiements à la surface pour certaines cultures arables et les paiements au titre de gel de terre pour la campagne de commercialisation 2002/2003 aux producteurs de certaines régions de l'Allemagne**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1251/1999 du Conseil du 17 mai 1999 instituant un régime de soutien aux producteurs de certaines cultures arables <sup>(1)</sup>, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1038/2001 <sup>(2)</sup>, et notamment son article 9,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1535/2002 <sup>(3)</sup> autorise l'Allemagne à effectuer un paiement à l'avance, au titre de la campagne 2002/2003, de 50 % au maximum du montant des paiements à la surface pour les cultures arables, y compris le paiement supplémentaire pour le blé dur, ainsi que des paiements à titre de gel de terres en faveur des producteurs dans les régions sinistrées par les inondations du mois d'août 2002 énumérées à l'annexe de ce règlement.
- (2) Vu l'évolution de la situation dans certaines régions de Mecklenburg-Vorpommern et Schleswig-Holstein, et compte tenu de la situation budgétaire, il y a lieu d'autoriser l'Allemagne à effectuer, avant le 16 novembre 2002, pour des régions supplémentaires en Mecklen-

burg-Vorpommern et Sachsen-Anhalt des avances aux paiements à la surface pour les cultures arables et des paiements au titre de gel de terres au titre de la campagne 2002/2003 et de retirer cette faculté pour certaines régions de Schleswig-Holstein.

- (3) Il convient donc de modifier l'annexe du règlement (CE) n° 1535/2002.
- (4) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des céréales,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

L'annexe du règlement (CE) n° 1535/2002 est remplacée par l'annexe du présent règlement

*Article 2*

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

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

Fait à Bruxelles, le 9 septembre 2002.

*Par la Commission*  
Franz FISCHLER  
*Membre de la Commission*

<sup>(1)</sup> JO L 160 du 26.6.1999, p. 12.

<sup>(2)</sup> JO L 145 du 31.5.2001, p. 16.

<sup>(3)</sup> JO L 231 du 29.8.2002, p. 36.

## ANNEXE

## «ANNEXE

## ALLEMAGNE

Brandenburg (Landkreise: Elbe-Elster, Havelland, Prignitz, Ostprignitz-Ruppin)

Mecklenburg-Vorpommern (Landkreis: Parchim, Nordwestmecklenburg, Güstrow, Demmin, Mecklenburg-Strelitz et Ludwigslust)

Niedersachsen (Landkreise: Gifhorn, Göttingen, Goslar, Helmstedt, Northeim, Osterode am Harz, Peine, Wolfenbüttel, Region Hannover, Diepholz, Hameln-Pyrmont, Hildesheim, Holzminden, Nienburg/Weser, Schaumburg, Celle, Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Osterholz, Rothenburg/Wümme, Soltau-Fallingb., Stade, Uelzen, Verden; Kreisfreie Städte: Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg)

Sachsen (gesamtes Bundesland)

Sachsen-Anhalt (Landkreise: Stendal, Jerichower-Land, Köthen, Bördekreis, Schönebeck, Ohrekreis, Anhalt-Zerbst, Wittenberg, Bernburg, Bitterfeld, Halberstadt, Quedlinburg, Wernigerode, Salzwedel; Aschersleben-Staßfurt, Kreisfreie Städte: Magdeburg, Dessau)

Thüringen (Landkreis: Altenburger Land)»

---

**RÈGLEMENT (CE) N° 1604/2002 DE LA COMMISSION**  
**du 9 septembre 2002**  
**modifiant les restitutions à l'exportation du sucre blanc et du sucre brut en l'état**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1260/2001 du Conseil du 19 juin 2001 portant organisation commune des marchés dans le secteur du sucre <sup>(1)</sup>, modifié par le règlement (CE) n° 680/2002 de la Commission <sup>(2)</sup>, et notamment son article 27, paragraphe 5, troisième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) Les restitutions applicables à l'exportation pour le sucre blanc et le sucre brut ont été fixées par le règlement (CE) n° 1585/2002 de la Commission <sup>(3)</sup>.
- (2) L'application des modalités rappelées dans le règlement (CE) n° 1585/2002, aux données dont la Commission a connaissance conduit à modifier les restitutions à l'exportation

actuellement en vigueur, conformément à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Les restitutions à l'exportation des produits visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, point a), du règlement (CE) n° 1260/2001, en l'état et non dénaturés, fixées à l'annexe du règlement (CE) n° 1585/2002, sont modifiées conformément aux montants repris en annexe.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le 10 septembre 2002.

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

Fait à Bruxelles, le 9 septembre 2002.

*Par la Commission*  
Franz FISCHLER  
*Membre de la Commission*

---

<sup>(1)</sup> JO L 178 du 30.6.2001, p. 1.  
<sup>(2)</sup> JO L 104 du 20.4.2002, p. 26.  
<sup>(3)</sup> JO L 239 du 6.9.2002, p. 10.



## ANNEXE

**du règlement de la Commission du 9 septembre 2002 modifiant les restitutions à l'exportation du sucre blanc et du sucre brut en l'état**

| Code des produits | Destination | Unité de mesure                               | Montant des restitutions |
|-------------------|-------------|---|--------------------------|
| 1701 11 90 9100   | A00         | EUR/100 kg                                    | 43,01 <sup>(1)</sup>     |
| 1701 11 90 9910   | A00         | EUR/100 kg                                    | 40,78 <sup>(1)</sup>     |
| 1701 11 90 9950   | A00         | EUR/100 kg                                    | <sup>(2)</sup>           |
| 1701 12 90 9100   | A00         | EUR/100 kg                                    | 43,01 <sup>(1)</sup>     |
| 1701 12 90 9910   | A00         | EUR/100 kg                                    | 40,78 <sup>(1)</sup>     |
| 1701 12 90 9950   | A00         | EUR/100 kg                                    | <sup>(2)</sup>           |
| 1701 91 00 9000   | A00         | EUR/1 % de saccharose × 100 kg<br>produit net | 0,4676                   |
| 1701 99 10 9100   | A00         | EUR/100 kg                                    | 46,76                    |
| 1701 99 10 9910   | A00         | EUR/100 kg                                    | 44,54                    |
| 1701 99 10 9950   | A00         | EUR/100 kg                                    | 44,54                    |
| 1701 99 90 9100   | A00         | EUR/1 % de saccharose × 100 kg<br>produit net | 0,4676                   |

<sup>(1)</sup> Le présent montant est applicable au sucre brut d'un rendement de 92 %. Si le rendement du sucre brut exporté s'écarte de 92 %, le montant de la restitution applicable est calculé conformément aux dispositions de l'article 28, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1260/2001 du Conseil.

<sup>(2)</sup> Fixation suspendue par le règlement (CEE) n° 2689/85 de la Commission (JO L 255 du 26.9.1985, p. 12), modifié par le règlement (CEE) n° 3251/85 (JO L 309 du 21.11.1985, p. 14).

**NB:** Les codes des produits ainsi que les codes des destinations série «A» sont définis au règlement (CEE) n° 3846/87 de la Commission (JO L 366 du 24.12.1987, p. 1), modifié.

Les codes des destinations numériques sont définis au règlement (CE) n° 2020/2001 de la Commission (JO L 273 du 16.10.2001, p. 6).

## II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

## COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 5 juillet 2002

dans une procédure ouverte conformément à l'article 81 du traité CE et à l'article 53 de l'accord  
EEE

(COMP/37.730 AuA/Lufthansa)

[notifiée sous le numéro C(2002) 2502]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

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

(2002/746/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu l'accord sur l'Espace économique européen,

vu le règlement (CEE) n° 3975/87 du Conseil du 14 décembre 1987 déterminant les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens <sup>(1)</sup>, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2410/92 <sup>(2)</sup>, et notamment son article 5,

après publication de la communication <sup>(3)</sup> prévue à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3975/87,

après publication de la communication <sup>(4)</sup> prévue à l'article 16, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3975/87,

après consultation du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes dans le domaine des transports aériens,

considérant ce qui suit:

## 1. INTRODUCTION

(1) Le 10 décembre 1999, Deutsche Lufthansa AG («Lufthansa») et Austrian Airlines (les «parties») ont notifié, conformément au règlement (CEE) n° 3975/87, un accord de coopération daté du 19 octobre 1999. Les parties envisagent de créer une alliance durable sur la base d'un système de transport aérien intégré, fondé sur une collaboration étroite dans le domaine commercial et

au niveau de l'exploitation. Les principales règles de cette coopération sont définies dans un accord-cadre. En outre, les deux compagnies aériennes ont arrêté une série d'accords de mise en œuvre concrets ainsi qu'un accord tarifaire (*Special Pro Rate Agreement*) établissant les principes d'une fixation commune des prix. Avec la signature d'un «accord de voisinage» a été créée une entreprise commune pour le trafic entre ces deux pays qui donnera lieu à un partage des profits et des pertes.

(2) Les parties ont demandé, conformément à l'article 5 du règlement (CEE) n° 3975/87, une exemption au titre de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE et de l'article 53, paragraphe 3, de l'accord EEE.

(3) Un résumé de la demande d'exemption a été publié le 11 juillet 2000 au *Journal officiel des Communautés européennes*, conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3975/87.

(4) Le 4 octobre 2000, la Commission a écrit aux parties, conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3975/87, pour leur faire part des doutes sérieux existant quant à la compatibilité de leur projet avec le marché commun.

(5) Le 10 mai 2001, la Commission a envoyé à Austrian Airlines et à Lufthansa sa communication des griefs dans laquelle elle informait les parties de son avis provisoire selon lequel l'accord de coopération entre Lufthansa et Austrian Airlines ne pouvait faire l'objet d'une exemption en vertu du règlement (CEE) n° 3975/87.

<sup>(1)</sup> JO L 374 du 31.12.1987, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 240 du 24.8.1992, p. 18.

<sup>(3)</sup> JO C 193 du 11.7.2000, p. 7.

<sup>(4)</sup> JO C 356 du 14.12.2000, p. 5.

- (6) Le 14 décembre 2001, la Commission a publié au *Journal officiel des Communautés européennes*, conformément aux dispositions de l'article 16, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3975/87, une communication annonçant son intention de délivrer pour l'accord de coopération, sur la base des engagements pris par les parties et de l'annonce par plusieurs concurrents de leur volonté d'entrer sur le marché, une exemption pour une durée de six ans. Dans cette communication, la Commission a invité les tiers intéressés à lui présenter leurs observations.

## 2. PARTIES

### 2.1. Lufthansa AG

- (7) Lufthansa est la société holding du groupe Lufthansa qui exerce son activité dans le domaine du transport aérien de passagers et de fret et fournit des prestations connexes à cette activité. Entièrement privatisée depuis 1997, Lufthansa compte 350 000 actionnaires.
- (8) Les plus grandes filiales de Lufthansa sont Lufthansa Cargo (100 %), Lufthansa Technik (100 %), LSG (100 %), Lufthansa City Line (100 %), Eurowings (25 %), British Midland (20 %), Air Dolomiti (26 %) et Luxair (13 %).
- (9) En 2000, Lufthansa a réalisé un chiffre d'affaires de 15,2 milliards d'euros, dont 7,926 milliards dans l'ensemble de la Communauté et 4,799 milliards en Allemagne.
- (10) Sur le plan européen, avec 18 milliards de passagers-kilomètres, Lufthansa a occupé en 2000 la première place devant British Airways (17 milliards de passagers-kilomètres), Air France se situant à la troisième place avec 10,3 milliards de passagers-kilomètres.
- (11) Sur le plan mondial, avec 94,17 milliards de passagers-kilomètres, Lufthansa s'est classée deuxième des compagnies aériennes de la Communauté derrière British Airways (118,89 milliards de passagers-kilomètres) et a été suivie de près par Air France (91,801 milliards de passagers-kilomètres).
- (12) En Europe, Lufthansa exploite 148 liaisons à plus de 100 000 passagers par an, les principales étant Francfort-Berlin [...] (\*) et Francfort-Hambourg [...] (?).
- (13) En ce qui concerne la taille de la flotte, Lufthansa a occupé la première place en 2000, avec 327 aéronefs en service et 48 aéronefs en commande, suivie de British Airways avec 309 aéronefs en service et 62 en commande.
- (14) En ce qui concerne les lignes régulières de fret, Lufthansa arrive en tête des compagnies aériennes européennes, tant pour le trafic européen que pour le trafic intercontinental.
- (15) Lufthansa Cityline propose essentiellement des vols intérieurs en Allemagne et des vols régionaux en Europe. Ses principales liaisons sont Brême-Stuttgart (42 vols par semaine), Florence-Munich (28 vols par semaine), Munich-Münster (42 vols par semaine).

### 2.2. Austrian Airlines (AuA)

- (16) AuA exerce son activité dans le domaine du transport aérien de passagers et de fret et fournit les prestations connexes à cette activité. Le capital d'AuA est détenu par l'État autrichien (39,7 %), des investisseurs institutionnels (10,6 %), des investisseurs privés (38,2 %), Crédit Suisse First Boston (10 %) et Air France (1,5 %).
- (17) En 2000, le groupe AuA (Austrian Airlines, Lauda Air et Tyrolean Airways) a réalisé un chiffre d'affaires de 1,54 milliard d'euros, dont 850 millions avec les vols intra-communautaires, 393 millions en Autriche et 199 millions en Allemagne. Les plus grandes filiales d'AuA sont Tyrolean Airways (100 %), Lauda Air (99,0 %) et Rheintalflug (100 %). Toujours en 2000, la flotte des aéronefs d'AuA, Tyrolean et Lauda Air en service comptait 92 appareils au total.
- (18) En 2000, avec 2,4 milliards de passagers-kilomètres, AuA a occupé sur le plan européen la dix-septième place parmi les compagnies aériennes de l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), derrière BMI British Midland (2,4 milliards), tandis que sur le plan mondial, elle s'est située, avec 8,8 milliards de passagers-kilomètres, au quatorzième rang des compagnies aériennes européennes et au soixante-septième rang des compagnies mondiales. En Europe, AuA exploite seize liaisons à plus de 100 000 passagers par an, les principales étant Vienne-Londres [...], Vienne-Francfort [...] et Vienne-Paris [...].
- (19) Lauda Air (Lauda) exerce son activité dans le domaine du transport aérien de passagers et de fret et fournit les prestations connexes à cette activité. Le capital de Lauda est détenu par Austrian Airlines (99 %) et des investisseurs privés (1 %).
- (20) En 2000, Lauda a réalisé avec ses vols intracommunautaires un chiffre d'affaires de 158 millions d'euros, dont 73 millions en Autriche et 37 millions en Allemagne. Avec 4,6 milliards de passagers-kilomètres dans le monde en 2000, Lauda n'a pas figuré parmi les vingt premières compagnies aériennes d'Europe.
- (21) Lauda exploite surtout des liaisons par affrètement en Europe (moyen-courriers) ainsi que des liaisons long courrier vers des destinations d'Asie-Pacifique sous des numéros de vol d'Austrian Airlines. Sa principale liaison est Vienne-Sydney/Melbourne [...].
- (22) Tyrolean Airways (Tyrolean) exerce son activité dans le domaine du transport aérien de passagers et de fret et fournit les prestations connexes à cette activité. Son capital est détenu à 100 % par Austrian Airlines, laquelle a acquis une participation de 42,85 % en 1994, une autre de 42,85 % en 1997 et le solde en 1998.
- (23) En 2000, le chiffre d'affaires réalisé par Tyrolean dans la Communauté s'est élevé à 231 millions d'euros, dont 106 millions en Autriche et 77 millions en Allemagne. Avec 1,2 milliard de passagers-kilomètres dans le monde, Tyrolean a occupé la cent soixante-seizième place, loin derrière Crossair (cent dix-huitième avec 3,5 milliards de passagers-kilomètres) ou Lufthansa City Line (cent-seizième avec 3,6 milliards de passagers-kilomètres).

(\*) [...] Secret d'affaires.

(?) Chiffre indicatif, données de 1999.

- (24) Tyrolean fournit essentiellement des services de transport aérien en Autriche et sur des liaisons régionales européennes. La compagnie utilise des aéronefs ayant un maximum de 80 sièges. Ses principales liaisons sont Innsbruck-Vienne [...], Klagenfurt-Vienne [...], Vienne-Budapest [...] et Vienne-Stuttgart [...]. Outre la poursuite du développement du marché intérieur, Tyrolean s'est surtout fixé pour objectif d'augmenter le nombre de ses vols à destination de l'Europe centrale et orientale ainsi qu'entre l'Autriche et l'Allemagne.
- (25) Rheintalflug a été rachetée en totalité par Austrian Airlines en 2001. La compagnie a transporté un total de 250 000 passagers en 2000 et elle dessert actuellement les liaisons Altenrhein-Vienne, Vienne-Genève, Vienne-Tallin, Vienne-Varsovie et Vienne-Milan sous des numéros de vols d'Austrian Airlines. En 2000, le chiffre d'affaires de Rheintalflug s'est élevé à 31 millions d'euros.

### 3. ACCORD DE COOPÉRATION ENTRE AUSTRIAN AIRLINES ET LUFTHANSA

- (26) L'objectif à terme de l'accord de coopération entre Lufthansa et AuA est l'intégration des réseaux de transport aérien des parties sur le plan mondial. L'accord de réseau conclu à cet effet, qui est entré en vigueur à partir de la saison d'été 2000, porte sur le transport de passagers, l'entretien, les installations aéroportuaires et les services d'assistance en escale. Le 1<sup>er</sup> janvier 2000, les parties ont commencé à appliquer une politique tarifaire commune et la synchronisation de leurs horaires de vol pour la totalité des vols.
- (27) La coopération la plus étendue concerne le transport aérien entre l'Autriche et l'Allemagne, pour lequel les parties ont conclu un accord de voisinage qui prévoit la création d'une entreprise commune à cet effet. Les parties mettent en commun les recettes pour les liaisons principales, à l'exclusion toutefois des dessertes des plates-formes de correspondance. En concluant l'accord de coopération avec Lufthansa, AuA est passée en 1999 de Qualiflyer à l'alliance STAR. À la fin du mois de décembre 1999, AuA a mis un terme à la coopération avec les membres de l'alliance Qualiflyer.
- (28) L'accord de coopération contient essentiellement des déclarations d'intention. Dans tous les domaines importants, les parties ont conclu des accords de mise en œuvre dont le détail est exposé ci-après.

Les principaux volets de l'accord de coopération sont les suivants:

#### 3.1. Entreprise commune pour le transport aérien entre l'Autriche et l'Allemagne

- (29) L'accord de voisinage contient la liste des prestations communes qui entrent dans le cadre de cet accord. Ainsi, après une période de transition, les deux parties se partagent [...] les produits et les charges de ces prestations communes. Un comité directeur de l'alliance (*Alliance Steering Committee*) assure le suivi du développement et le résultat des prestations communes et peut donner des consignes impératives à l'organe de direction des prestations communes, appelé comité de trafic (*Traffic Committee* ou *Tracom*). Le comité de trafic se compose d'un nombre égal de représentants des deux parties, qui continuent à être rémunérés par leurs entreprises d'origine respectives, et est chargé de la gestion

des prestations communes, du plan stratégique, du système de trafic, etc. Il est expressément stipulé dans l'accord de voisinage que les parties conservent leur indépendance et continuent à prendre leurs décisions en toute indépendance.

- (30) Le plan de trafic se compose d'un système commun de liaisons, d'une structure tarifaire commune et d'horaires de vol communs. Les parties ne sont pas autorisées à prendre avec des tiers transporteurs des accords suivis proposant des services réguliers sur l'une des liaisons communes.

#### 3.2. Coopération à l'échelle mondiale

- (31) AuA et Lufthansa envisagent de créer à l'échelle mondiale un système de trafic intégré avec une planification de réseau commune, une politique tarifaire commune et une planification financière commune. La coopération à l'échelle mondiale comprend l'accès aux programmes de fidélisation, l'utilisation de numéros de vol communs (*code sharing*), l'harmonisation de la qualité des services et la mise en commun de l'informatique. Dans cette dernière, les parties combinent partiellement leurs systèmes dans des domaines comme les données de vol, les systèmes de réservation, la vente de billets et l'inventaire. Avec l'utilisation commune d'installations aéroportuaires pour l'enregistrement des passagers, les parties sont désireuses de garantir à leurs clients des correspondances sans problèmes.
- (32) Pour développer ensemble leurs réseaux respectifs, les parties envisagent de fixer conjointement leurs tarifs mondiaux dans le cadre d'un accord tarifaire spécial portant sur toutes les catégories de tarifs. Elles estiment en effet que la fixation commune des prix est indispensable à l'association de leurs réseaux afin que, par exemple, le vol aller puisse se faire sur AuA et le vol retour sur Lufthansa ou qu'AuA puisse proposer des services de desserte des plates-formes de correspondance de Lufthansa pour le trafic de transfert de cette dernière. Sur les liaisons que l'une des parties assure avec des vols directs et que l'autre n'assure qu'avec des vols avec correspondances <sup>(6)</sup>, la première citée à l'initiative des prix. Outre la fixation commune des prix, les parties envisagent également d'harmoniser leurs fréquences afin d'éviter les chevauchements.

<sup>(6)</sup> À titre d'exemple, Lufthansa a un vol Francfort-Kiev direct, alors qu'AuA ne propose qu'un vol Francfort-Kiev avec correspondance à Vienne.

- (33) L'accord de partage de numéros de vol doit permettre de proposer un produit homogène aux clients. La mise en commun des numéros de vol signifie que, sur un vol donné, l'aéronef d'une compagnie porte non seulement son propre numéro, mais aussi celui du partenaire, ce qui permet à l'une des compagnies de vendre un vol comme étant le sien, même si ce vol est assuré par la compagnie partenaire. Les parties envisagent de synchroniser leurs horaires de vol afin d'assurer des dessertes réciproques des plates-formes. À tout moment, chacune d'elles peut mettre en service des vols ou des liaisons supplémentaires, sous réserve d'en informer préalablement l'autre partie.

### 3.3. Stratégie de commercialisation commune

- (34) Les services commerciaux respectifs des deux compagnies conservent leur autonomie. Ainsi, la commercialisation et la vente des billets sont assurées par AuA en Autriche et par Lufthansa en Allemagne. En revanche, les deux compagnies tiennent à coopérer dans de nombreux domaines, par exemple avec la création d'une représentation commune en Autriche et en Allemagne ainsi que sur des marchés étrangers — AuA devant être prioritaire pour la commercialisation en Europe centrale et orientale —, et avec la vente de billets sur l'Internet.
- (35) Les deux parties conservent le droit de proposer des liaisons directes entre leur marché intérieur et des destinations à l'étranger, dès lors que cela est possible en termes économiques.
- (36) Chacune des compagnies aériennes continue à assurer le trafic intérieur de manière totalement indépendante.

### 3.4. Filiales et entreprises liées

- (37) Les parties intègrent leurs filiales et entreprises liées respectives dans cette étroite coopération. L'un des objectifs du développement des réseaux consiste à améliorer l'offre de prestations de Lauda Air en Allemagne.

### 3.5. Organisation de l'exploitation des plates-formes de correspondance

- (38) L'accord doit permettre aux parties de mieux utiliser leurs plates-formes de correspondance de Francfort, Munich et Vienne. Ces deux dernières doivent voir leur rôle élargi, Vienne devant principalement desservir l'Europe centrale et orientale et Munich assurer le transport aérien depuis et vers l'Allemagne, les liaisons intraeuropéennes et les liaisons intercontinentales. Le développement des plates-formes de correspondance doit tenir compte des objectifs ainsi que des réseaux respectifs des parties. Des dessertes réciproques des plates-formes sont également prévues.

### 3.6. Installations et services aéroportuaires

- (39) En ce qui concerne les services d'assistance en escale, les parties avaient convenu en principe de privilégier GlobeGround, une filiale à 100 % de Lufthansa, tant que cette entreprise proposerait ses services à des prix compétitifs. À la fin de mai 2001, Lufthansa a cédé 51 % de sa participation dans GlobeGround à l'entreprise française Penauille Polyservices. Le reste du capital a été cédé à Penauille le 30 juin 2002, à la suite de quoi les parties ont mis un terme à l'accord concernant GlobeGround.

Par conséquent, les services d'assistance en escale ne sont plus pris en considération ci-après.

### 3.7. Trafic de fret

- (40) Les parties n'envisagent pas de regrouper leur trafic de fret. Toutefois, pour accroître le rendement de celui-ci, elles prévoient une coopération à long terme dans le domaine de la logistique.

## 4. DISPOSITIONS CORRESPONDANTES

- (41) L'entreprise commune constituée en vue du transport aérien entre l'Allemagne et l'Autriche est dirigée en commun et à égalité de droits par les deux parties. Elle ne disposera pas des moyens nécessaires pour poursuivre son activité de manière autonome et restera durablement dépendante des parties.
- (42) L'entreprise commune a pour objet et pour effet la coordination du comportement concurrentiel des deux sociétés mères, lesquelles conservent leur indépendance juridique. L'accord de voisinage prévoit la création d'une entreprise commune coopérative et non d'une entreprise commune de plein exercice au sens de la communication de la Commission relative à la notion d'entreprises communes de plein exercice au sens du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises (?). Cette entreprise fait partie d'un accord de coopération beaucoup plus vaste qui entre dans le champ d'application de l'article 81 du traité CE.
- (43) Le règlement (CEE) n° 3975/87 détermine les modalités d'application de l'article 81 du traité CE pour les transports aériens entre les aéroports de la Communauté, ainsi que de l'article 53 de l'accord EEE pour les transports aériens entre les aéroports des États membres de l'Espace économique européen (EEE). Il ne s'applique qu'aux transports aériens entre les aéroports de l'EEE. Étant donné que les transports aériens entre l'EEE et les pays tiers n'entrent pas dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 3975/87, ils ne font pas l'objet de la présente décision.

## 5. MARCHÉ EN CAUSE

### 5.1. Services concernés

- (44) Sont concernées par l'accord, les activités de transport aérien de passagers et de fret. Les deux parties à l'accord proposent des vols sur lignes régulières, des vols affrétés et des activités de transport de fret.

(?) JO C 66 du 2.3.1998, p. 1.

(45) La Commission estime que, en l'espèce, les vols affrétés ne constituent pas une solution de remplacement des vols réguliers, notamment parce que la clientèle est essentiellement composée de personnes voyageant pour affaires pour lesquelles les impondérables inhérents aux vols affrétés ne sont pas acceptables. Étant donné que, hormis une certaine coopération technique, les parties n'envisagent pas la mise en commun de leurs activités de transport de fret, celles-ci ne sont pas prises en considération ci-après.

## 5.2. Marchés du transport aérien

(46) Pour la définition du marché en cause dans les affaires de transport aérien, la Commission a élaboré, dans une série de décisions confirmées par la jurisprudence correspondante, la notion d'origine et de destination (O & D)<sup>(8)</sup> selon laquelle toute liaison entre un lieu d'origine et un lieu de destination doit être considérée comme un marché indépendant, du point de vue du consommateur. Pour établir si la concurrence règne sur une liaison concrète, un ensemble de liaisons de transport est pris en considération. Cet ensemble comprend:

- a) les vols directs proposés entre les aéroports concernés;
- b) les vols directs proposés entre des aéroports de dégauchement dont la zone desservie chevauche très largement celle des aéroports concernés;
- c) les vols avec correspondance existant entre les aéroports concernés, pour autant qu'ils entrent en ligne de compte comme solution de remplacement des vols directs. L'ampleur de la substituabilité des vols directs par des vols avec correspondance dépend d'une série de facteurs, notamment la durée du vol ou la fréquence de desserte sur une liaison donnée (et les horaires de vol);
- d) les autres moyens de transport (véhicule automobile et/ou chemin de fer) qui, par rapport à la durée du vol et à la fréquence de desserte (fréquences), peuvent être considérés comme des solutions de substitution aux vols directs ou aux vols avec correspondance<sup>(9)</sup>.

(47) En outre, la Commission établit une distinction entre les clients qui ont des contraintes de temps (time-sensitive customers) et ceux qui n'en ont pas (non-time-sensitive customers). Les voyageurs qui ont des contraintes de temps veulent arriver à destination aussi rapidement que possible, ne disposent d'aucune marge pour les horaires de départ et d'arrivée et tiennent à la possibilité de modifier leurs réservations. En revanche, les clients pour lesquels le temps importe peu font plus attention au prix et acceptent aussi des durées de voyage plus longues<sup>(10)</sup>.

<sup>(8)</sup> Décision de la Commission du 11 août 1999 dans l'affaire KLM-Alitalia (affaire n° COMP/JV.19 — KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

<sup>(9)</sup> Sur ce point, les parties ont fait valoir que les trains à grande vitesse et l'automobile constituent une solution de remplacement de l'avion sur les distances inférieures à 600 kilomètres.

<sup>(10)</sup> En général, les voyageurs d'affaires ont des contraintes de temps plus fortes que celles des touristes et ont donc une propension à acheter des billets qui leur permettent de modifier aisément leurs réservations. Les passagers de la deuxième catégorie ne tiennent pas à des horaires fixes et sont plus sensibles au prix. Ils s'accommodent de temps de voyage plus longs et peuvent, pour des raisons financières, préférer les vols avec correspondance aux vols directs.

(48) Les parties estiment que, depuis quelque temps, les personnes voyageant en classe affaires sont elles aussi devenues plus regardantes sur les prix et il n'est pas rare que pour des vols d'une durée inférieure à six heures, ils achètent des billets au tarif économique dès lors que leur *planning* le permet. Il s'ensuit que, par rapport au nombre total de passagers, la proportion des passagers ayant des contraintes de temps est nettement plus forte que celle des passagers voyageant en classe affaires.

(49) Les parties ont déclaré que, par suite de la mondialisation, la concurrence entre les compagnies aériennes ne se fait pas sur des liaisons individuelles, mais entre leurs réseaux et plates-formes de correspondance respectifs. Elles estiment que, de ce fait, une définition du marché en termes de liaisons n'est pas justifiée.

(50) L'approche des parties se situe du côté de l'offre. Selon elles, la concurrence peut parfaitement avoir lieu entre des réseaux concurrents. Toutefois, ce point de vue n'est pas déterminant pour la définition du marché en cause, car il ne correspond pas à celui des consommateurs. En effet, le consommateur désireux de se rendre par avion d'une origine à une certaine destination ne peut profiter de la concurrence que si, sur cet aller simple, il a le choix entre plusieurs compagnies. Par conséquent, du point de vue de la demande, l'examen des conséquences de l'accord de coopération au regard de l'approche O&D est justifié.

(51) Pour apprécier la coopération des parties, la Commission distingue trois catégories de services de transport aérien de passagers à l'intérieur de l'EEE, qui sont concernées par l'accord:

- a) transport aérien entre l'Autriche et l'Allemagne;
- b) transport aérien entre l'Autriche ou l'Allemagne et un autre pays de l'EEE (par exemple, liaison Francfort-Rome);
- c) transport aérien entre d'autres pays de l'EEE (par exemple, Londres-Rome).

(52) Comme on le verra au chapitre 8, la Commission nourrit des doutes, notamment au sujet de l'accord de voisinage qui fait partie de la coopération. C'est pourquoi les conclusions exposées ci-après sur les points qui précèdent concernent le trafic bilatéral entre l'Autriche et l'Allemagne.

### 5.2.1. Liaisons avec correspondance

(53) En principe, il existe un rapport entre le temps de voyage supplémentaire qu'un voyageur est disposé à accepter sur un vol avec correspondance et la durée totale du voyage. En effet, dans le cas des liaisons courtes et donc des durées de voyage courtes comme entre l'Autriche et l'Allemagne, tout porte à croire que, en cas de hausse des prix des vols directs, seule une poignée de voyageurs sans contraintes de temps opérerait

pour des vols avec correspondance <sup>(11)</sup>. On peut considérer que le nombre de ces voyageurs est trop faible pour que les vols avec correspondance exercent, dans le cadre du trafic aérien entre l'Autriche et l'Allemagne, une contrainte concurrentielle sur les conditions des vols directs. En outre, du point de vue de la politique de la concurrence, on ne peut considérer que les vols avec correspondance pour lesquels le passager peut s'adresser à des compagnies qui sont en concurrence avec les parties. Mais cela ne serait le cas que pour un nombre limité de liaisons. C'est pourquoi les vols avec correspondance ne font pas l'objet de l'appréciation qui suit.

### 5.2.2. Chevauchement de zones desservies

(54) Les voyageurs qui commencent ou terminent leur voyage dans la zone desservie par deux ou plusieurs aéroports peuvent choisir l'aéroport qui sera l'origine ou la destination de leur voyage. La concurrence augmente si la possibilité du choix de l'aéroport implique également un plus grand choix entre différentes compagnies aériennes indépendantes les unes des autres (c'est-à-dire qui ne sont ni partenaires de la même alliance ni sous-traitants). Mais en l'espèce, cela ne s'avère que dans un petit nombre de cas d'importance secondaire <sup>(12)</sup>.

(55) Il existe un rapport proportionnel entre le temps supplémentaire qu'un voyageur est disposé à accepter pour un trajet plus long pour se rendre à un aéroport et la durée totale du voyage. Dans le cas des vols limités à l'Europe, on peut considérer que le rayon des zones desservies par les différents aéroports est faible en raison de la courte durée des vols. C'est pourquoi, dans le cas des vols intracommunautaires, les chevauchements de zones desservies jouent un rôle assez minime. Même à l'intérieur de la Communauté, les vols entre l'Autriche et l'Allemagne font partie des liaisons les plus courtes. En raison de la courte durée des vols sur ces liaisons, la Commission considère que, à quelques exceptions près <sup>(13)</sup>, les chevauchements des zones desservies par deux aéroports sont trop faibles dans le trafic de proximité pour influencer sur le marché de quelque manière que ce soit.

<sup>(11)</sup> Cette conclusion est globalement étayée par les résultats de l'examen de la Commission dans l'affaire KLM-Alitalia. Dans sa décision, la Commission a indiqué que la proportion de passagers qui empruntent des vols avec correspondance sur les liaisons Amsterdam-Rome et Amsterdam-Milan est très faible, ce qui permet de penser que, du point de vue des deux catégories de passagers — ceux qui ont des contraintes de temps et ceux qui n'en ont pas —, les vols directs ne peuvent être remplacés par des vols avec correspondance. Voir décision de la Commission du 11 août 1999 dans l'affaire KLM-Alitalia.

<sup>(12)</sup> C'est ainsi que les parties ont exposé que les voyageurs domiciliés dans le Vorarlberg (région occidentale de l'Autriche) privilégient l'aéroport de Zurich par rapport à celui d'Innsbruck. À l'époque où l'accord a été conclu, Swissair proposait quotidiennement cinq vols de Zurich à Berlin. Ces passagers avaient donc le choix entre Swissair et AuA/Lufthansa.

<sup>(13)</sup> Une de ces exceptions peut exister pour les voyageurs sans contraintes de temps qui résident dans les zones desservies par les aéroports d'Innsbruck et de Salzbourg et qui veulent emprunter des liaisons en Allemagne à partir de Munich sur lesquelles, outre Lufthansa, opèrent d'autres concurrents.

(56) La Commission conclut, par conséquent, que le rôle des zones desservies qui se chevauchent dans le transport aérien entre l'Autriche et l'Allemagne n'est pas important. Cette conclusion est confirmée par des estimations que les parties ont elles-mêmes présentées. D'après leurs indications, seulement 2 à 3 % des personnes voyageant entre l'Autriche et l'Allemagne résident dans la zone desservie par plusieurs aéroports.

### 5.2.3. Autres moyens de transport

(57) Les parties exposent que, pour les voyages entre l'Autriche et l'Allemagne, la route et le rail constituent des solutions de remplacement sur les distances inférieures à 600 kilomètres.

(58) La Commission estime au contraire que, outre les facteurs qualitatifs, c'est la durée totale du voyage plus que la distance qui est déterminante du point de vue de l'utilisateur. Pour les voyageurs ayant des contraintes de temps, d'autres moyens de transport ne peuvent remplacer l'avion qui si la durée du voyage n'en est pas considérablement allongée. Bien entendu, cela ne s'applique que, dans une moindre mesure, aux voyageurs sans contraintes de temps, lesquels sont surtout intéressés par une réduction du coût du voyage.

(59) Le tableau 1 présente une série de paramètres pour les liaisons concernées en l'espèce. On voit que, pour les voyages en automobile ou en train de centre-ville à centre-ville, ce n'est que sur les trajets Salzbourg-Munich et Linz-Munich que les durées sont analogues à celles des liaisons aériennes. Entre Vienne et Munich, la différence de durée est de plus de deux heures et le temps de voyage par la route ou le rail est plus long de plus de 70 %. Si l'on considère le retour, le temps de voyage supplémentaire passe à plus de quatre heures. Par conséquent, pour les clients ayant des contraintes de temps, la voiture et le train n'entrent donc pratiquement pas en ligne de compte et ce n'est que pour un nombre limité de voyageurs sans contraintes de temps que ces moyens de transport peuvent constituer une solution de remplacement.

(60) Le degré de concurrence qui existe entre les différents transporteurs peut également être apprécié à partir d'une comparaison des prix. Cette comparaison entre un billet d'avion de classe affaires et un billet de train de première classe ou entre un billet d'avion APEX et un billet de train de deuxième classe montre que le prix du voyage par avion est généralement plus de deux fois plus élevé que celui du voyage par le train (la différence de prix entre le voyage par avion et le voyage par la route est importante elle aussi). Cela contredit le point de vue des parties selon lequel d'autres moyens de transport sont en concurrence avec l'avion. Si tel était le cas, les prix devraient converger. À l'extrême, il ne devrait même pas y avoir de liaison aérienne si les prix des autres moyens de transport sont si bas que les compagnies aériennes ne peuvent s'aligner. Par conséquent, la comparaison des prix ne vient pas étayer le point de vue des parties selon lequel l'avion et les autres moyens de transport sont présents sur le même marché.

- (61) On peut en conclure que, en règle générale, les autres moyens de transport ne constituent pas une solution de remplacement des liaisons aériennes entre l'Autriche et l'Allemagne pour les voyageurs qui ont des contraintes de temps et empruntent des vols directs. En revanche, cela peut être le cas pour les voyageurs sans contraintes de temps, selon la durée du trajet et le confort de voyage <sup>(14)</sup>.

Tableau 1

Distance, coût et durée du voyage sur différents trajets entre l'Autriche et l'Allemagne (source: OAG, janvier 1999)

| Trajets             | Temps de voyage approximatif de centre-ville à centre-ville (aller simple) |                      |         |            | Coût du voyage aller-retour (en euros) |                  |                       |                       |                           |
|---------------------|--|----------------------|---------|------------|--|------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|
|                     | Distance en km-route   | Avion <sup>(1)</sup> | Train   | Automobile | Classe affaires <sup>(2)</sup>         | APEX et dimanche | Train première classe | Train deuxième classe | Automobile <sup>(3)</sup> |
| Vienne-Francfort    | 715  | 3 h 15               | 8 h 37  | 8 h 30     | 853                                    | 518              | 292                   | 194                   | 319                       |
| Vienne-Munich       | 450  | 2 h 45               | 4 h 51  | 5 h        | 550                                    | 358              | 164                   | 112                   | 201                       |
| Vienne-Dusseldorf   | 927  | 3 h 25               | 12 h 20 | 11 h       | 1 027                                  | 617              | 403                   | 267                   | 414                       |
| Graz-Francfort      | 730  | 3 h 15               | 9 h 20  | 9 h        | 853                                    | 517              | 302                   | 205                   | 326                       |
| Salzbourg-Francfort | 543  | 3 h 45               | 5 h 34  | 6 h 30     | 584                                    | 365              | 238                   | 158                   | 242                       |
| Salzbourg-Munich    | 140  | 2 h 50               | 1 h 30  | 1 h 30     | —                                      | 398              | 65                    | 43                    | 62                        |
| Vienne-Berlin       | 634  | 3 h 05               | 11 h 11 | 8 h        | 837                                    | 501              | 248                   | 163                   | 283                       |
| Vienne-Stuttgart    | 682  | 3 h 30               | 7 h 28  | 8 h        | 768                                    | 464              | 272                   | 179                   | 304                       |
| Linz-Francfort      | 554  | 2 h 55               | 6 h 12  | 6 h 30     | 685                                    | 418              | 245                   | 162                   | 247                       |
| Innsbruck-Francfort | 517  | 3 h 05               | 6 h 15  | 6 h        | 636                                    | 312              | 254                   | 167                   | 231                       |
| Linz-Munich         | 276  | 2 h 35               | 2 h 55  | 3 h 15     | —                                      | 425              | 122                   | 79                    | 123                       |

<sup>(1)</sup> Les durées de vol estimées comprennent le vol proprement dit, l'enregistrement (45 minutes) et le trajet du centre-ville à l'aéroport (1 heure).

<sup>(2)</sup> Sur ces liaisons, Lufthansa et AuA ont les mêmes tarifs. Le prix total en classe économique et le prix en classe d'affaires sont identiques.

<sup>(3)</sup> Le calcul a été effectué sur la base d'un forfait kilométrique de 0,22 euro.

## 6. POSITION DES PARTIES SUR LE MARCHÉ EN CAUSE

- (62) À la section 5.2, une distinction a été établie entre trois catégories de services de transport aérien. Comme on le verra en détail au chapitre 8, la Commission nourrit des doutes sur le plan du droit de la concurrence, principalement en ce qui concerne la première catégorie, c'est-à-dire les transports aériens entre l'Autriche et l'Allemagne. C'est pourquoi elle examine ci-après la position des parties sur ce marché.
- (63) En 1999, le trafic aérien entre l'Autriche et l'Allemagne comportait 33 liaisons, dont une seule n'était pas desservie par les parties <sup>(15)</sup>. Sur 27 de ces 33 liaisons, les parties détiennent à elles deux une part de marché de 100 %, mesurée en nombre total de vols et en nombre total de passagers sur les vols directs. Étant donné que ces 27 liaisons représentent plus de 90 % du trafic total entre les deux pays, Lufthansa et AuA sont de loin les concurrents les plus puissants dans le trafic aérien entre l'Autriche et l'Allemagne.

<sup>(14)</sup> Cela pourrait s'appliquer aux liaisons Munich-Salzbourg, Munich-Linz et Munich-Vienne.

<sup>(15)</sup> En 1998, Rheintalflug a assuré 86 vols entre Vienne et Friedrichshafen, mais cette compagnie a été rachetée en 2001 par AuA.



Tableau 2

Nombre de vols hebdomadaires sur des liaisons aller simple entre l'Autriche et l'Allemagne

| Liaisons            | Nombre de vols hebdomadaires (hiver 1999/2000) |       |       |       | Part du marché des vols directs détenue ensemble par Lufthansa/AuA (Lauda incluse), en % |
|---------------------|--|-------|-------|-------|--|
|                     | AuA  | Lufth | Lauda | Total |  |
| Vienne-Francfort    | 28   | 34    | 0     | 62    | 100  |
| Vienne-Munich       | 14   | 26    | 13    | 53    | 100  |
| Vienne-Dusseldorf   | 14   | 21    | 0     | 35    | 100  |
| Graz-Francfort      | 7 (*)  | 20    | 0     | 27    | 100  |
| Salzbourg-Francfort | 0  | 28    | 0     | 28    | 100  |
| Vienne-Berlin       | 14   | 21    | 0     | 35    | 100  |
| Vienne-Hambourg     | 0  | 20    | 14    | 34    | 100  |
| Vienne-Stuttgart    | 20 (*)   | 10    | 0     | 30    | 100  |
| Linz-Francfort      | 0  | 28    | 0     | 28    | 100  |

(\*) Tyrolean Airways.

- (64) Outre le nombre de vols directs et le nombre total de passagers sur ceux-ci, il convient également, aux fins de la détermination de la position des parties sur le marché, d'établir une distinction entre les différents groupes de passagers. Même si les parties, de par leur accord de coopération, détenaient ensemble une part de marché de 100 % sur toutes les liaisons importantes en termes de nombre de passagers sur les vols directs, elles étaient toujours exposées à la concurrence dans la catégorie importante des passagers en transfert.
- (65) D'une manière générale, on peut établir une distinction entre les passagers dits «O & D» (qui volent de l'origine à la destination) et les passagers en transfert qui veulent emprunter des vols de correspondance. Contrairement aux premiers, ces derniers disposent d'un plus grand choix de vols, ce qui soumet les parties, selon elles, à une pression concurrentielle plus forte <sup>(16)</sup>.
- (66) Autrement dit, chaque vol regroupe des passagers ayant des lieux d'origine et de destination très différents. Ainsi, les voyageurs qui effectuent de longs trajets ont le choix entre différentes plates-formes de correspondance européennes et peuvent donc bénéficier de la concurrence. Dans le trafic de proximité entre l'Autriche et l'Allemagne, cela n'a pas été le cas pour les passagers O & D et les passagers en transfert régional <sup>(17)</sup>, en raison de la signature du contrat de coopération. C'est pourquoi les différentes catégories de passagers constituent dans chaque cas des marchés séparés.
- (67) Pour l'appréciation globale de la coopération ou de l'alliance de compagnies aériennes sous l'angle de la concurrence, il convient donc de déterminer si la catégorie des passagers O & D et des passagers en transfert régional constitue un marché de services appréciable. Bien que leur proportion varie considérablement d'une liaison à l'autre, c'est du moins le cas pour toutes les liaisons principales entre l'Autriche et l'Allemagne qui figurent dans le tableau 3. Sur d'autres liaisons du trafic de proximité qui ne comprennent pas de plates-formes de correspondance des deux États membres, cette proportion est même nettement plus forte. C'est pourquoi les conséquences de la coopération des parties pour cette catégorie de voyageurs doivent être prises en considération.

<sup>(16)</sup> Par exemple, pour se rendre par avion de Vienne aux États-Unis, le voyageur peut prendre un vol direct ou passer par Francfort, Amsterdam, Paris, Londres, etc., et a donc le choix entre de nombreuses compagnies concurrentes.

<sup>(17)</sup> Les passagers en transfert régional empruntent une liaison régionale avant ou après leur vol sur la liaison entre l'Autriche et l'Allemagne («liaison de correspondance régionale»). Ainsi, un voyageur de Klagenfurt qui veut se rendre par avion à Leipzig peut passer par Francfort. Mais, en règle générale, ces passagers en transfert régional empruntent des vols directs, tout au moins sur un tronçon du trajet attribué à l'une des deux parties.

Tableau 3

Chiffres relatifs au volume de trafic des liaisons principales entre l'Autriche et l'Allemagne

| Liaisons            | Nombre de passagers (1998)<br>(dans les deux sens) | Proportion de passagers en<br>classe affaires | Proportion de passagers<br>O & D et de passagers<br>en transfert régional |
|---------------------|--|---|---|
| Vienne-Francfort    | 560 000  | [...]   | [...]   |
| Vienne-Munich       | 290 000  | [...]   | [...]   |
| Vienne-Dusseldorf   | 214 000  | [...]   | [...]   |
| Graz-Francfort      | 140 000  | [...]   | [...]   |
| Salzbourg-Francfort | 138 000  | [...]   | [...]   |
| Vienne-Berlin       | 135 000  | [...]   | [...]   |
| Vienne-Hambourg     | 116 000  | [...]   | [...]   |
| Vienne-Stuttgart    | 104 000  | [...]   | [...]   |
| Linz-Francfort      | 91 000   | [...]   | [...]   |

Exemple: liaison Vienne-Francfort

- (68) La liaison principale entre l'Autriche et l'Allemagne permet d'illustrer de manière exemplaire la position des parties dans le trafic de proximité. La liaison Vienne-Francfort relie les deux plates-formes de correspondance d'AuA et de Lufthansa.
- (69) Sur cette liaison, le trafic de transfert et les autres moyens de transport n'ont qu'une importance secondaire et peuvent être laissés de côté. En effet, comme on l'a vu plus haut, le trafic de transfert ne peut être considéré comme une solution de substitution pour les courtes distances par transport aérien. En ce qui concerne la «règle des 600 km» proposée par les parties, le train et l'automobile ne sauraient être considérés comme des moyens de transport de substitution, tout au moins pour les passagers ayant des contraintes de temps, car la distance entre les deux villes est supérieure à 600 km. Les voyageurs sans contraintes de temps optent éventuellement pour le train ou la voiture, en dépit de la distance. Toutefois, ainsi que cela a été indiqué à la section 5.2.3, les grandes différences de prix entre le transport aérien et les autres moyens de transport permettent de conclure qu'il s'agit de marchés différents. Certains avantages qualitatifs peuvent inciter certains voyageurs à opter pour d'autres moyens de transport. Ainsi, l'automobile offre une plus grande autonomie et plus de souplesse sur le lieu de destination. C'est pourquoi la Commission considère que le transport terrestre ne constitue pas non plus une solution de remplacement de l'avion pour la plupart des voyageurs sans contraintes de temps.
- (70) Les parties n'ont pas fait valoir qu'il existait sur cette liaison une concurrence due au chevauchement des zones desservies par les différents aéroports. Autrement dit, seuls les vols directs offerts sur cette liaison peuvent être pris en considération. Par conséquent, l'entreprise commune d'AuA et de Lufthansa y détient une part de marché de 100 %.

- (71) Comme le montre le tableau 3, en 1999, environ [...] de tous les voyageurs ont été soit des passagers en vol direct soit des passagers en transfert régional. Sur la liaison Vienne-Francfort, ces clients n'ont d'autre choix que de voler avec Lufthansa/Austrian Airlines.

## Autres liaisons bilatérales

- (72) Ce qui vient d'être indiqué pour la liaison entre l'Autriche et l'Allemagne la plus importante en termes de volume du trafic s'applique également aux liaisons moins fréquentées. Ainsi que cela a été indiqué à la section 5.2, pour la quasi-totalité des 33 liaisons existantes, ni le trafic de transfert ni les autres moyens de transport ne jouent un grand rôle. Sur ces liaisons, la proportion de passagers en vol direct et de passagers en transfert régional est encore plus forte que sur la liaison Vienne-Francfort qui relie deux plates-formes de correspondance. La proportion des passagers qui, sur les liaisons citées, sont exclusivement tributaires des services de Lufthansa et d'Austrian Airlines est donc plus élevée.
- (73) Par conséquent, avec la signature de l'accord de coopération, près de la moitié de toutes les personnes qui voyagent par avion entre les deux pays ne peuvent plus s'adresser qu'à l'entreprise commune d'AuA/Lufthansa.

## 7. OBSERVATIONS DE TIERS INTÉRESSÉS

- (74) Après la publication des communications au *Journal officiel des Communautés européennes* conformément à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 16, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3975/87, la Commission a reçu de la part de tiers des observations qui soulèvent essentiellement les points suivants:
- a) l'accord de coopération entre AuA et Lufthansa entraînera des restrictions considérables de la concurrence sur le marché du trafic de proximité;

- b) cet accord de coopération permet aux membres de l'alliance STAR de renforcer un peu plus leur position déjà forte en Europe;
- c) les prix uniformément élevés pratiqués par les parties sur les liaisons du trafic de proximité sont au détriment de l'utilisateur;
- d) l'exemption ne doit être accordée qu'en étant assortie d'obligations de grande portée. En particulier, les barrières à l'entrée sur le marché et la rareté des créneaux horaires doivent être supprimées;
- e) la coopération confère aux deux parties une position très forte sur le marché austro-allemand. Il faut que les concurrents plus petits soient protégés contre un comportement anticoncurrentiel, comme le dumping et le maintien de surcapacités;
- f) un processus de concentration est en cours dans l'industrie européenne du transport aérien. Pour AuA, l'adhésion à l'alliance STAR est décisive pour garantir son indépendance;
- g) les (grands) clients participeront aux réductions de coûts induites par la coopération et profiteront également du réseau plus vaste et de l'offre de vols plus complète au sein de l'alliance.

#### 8. ARTICLE 81, PARAGRAPHE 1, DU TRAITÉ CE (ET ARTICLE 53, PARAGRAPHE 1, DE L'ACCORD EEE)

##### 8.1. Accord entre les entreprises

- (75) L'accord de coopération entre Lufthansa et AuA est un accord entre entreprises au sens de l'article 81, paragraphe 1, du traité CE <sup>(18)</sup>.

##### 8.2. Restriction de la concurrence

- (76) En vertu de l'accord, les deux entreprises jusque-là concurrentes collaborent dans le déroulement de l'ensemble du trafic à l'intérieur de l'EEE. Une coopération de cette nature contient notamment une politique tarifaire commune et une répartition du marché, cette dernière étant obtenue par la synchronisation des horaires de vol, des fréquences et des capacités. L'accord restreint par conséquent la concurrence actuelle et potentielle entre les parties contractantes.

###### 8.2.1. Trafic entre l'Autriche et l'Allemagne (dans les deux sens)

- (77) Les parties ont harmonisé leurs activités en termes de capacités, de fréquences, de prix et de politique commerciale sur toutes les liaisons du trafic de proximité entre l'Autriche et l'Allemagne, par la constitution d'une entreprise commune. Les charges et les produits d'exploitation sont comptabilisés à parts égales. Ce faisant, les entreprises éliminent la concurrence entre elles sur ce marché.

- (78) L'accord ne fait que renforcer le pouvoir de marché des deux entreprises, car la synchronisation des ressources, des réseaux et des horaires de vol crée des barrières supplémentaires à l'entrée d'autres prestataires sur le marché. Cela s'applique également au programme de fidélisation commun, étant donné que les passagers sont majoritairement des clients voyageant en classe affaires qui privilégient les compagnies aériennes ayant un programme de fidélisation commun, car cela leur permet d'accumuler plus facilement des points de fidélité. Par conséquent, un programme de fidélisation commun peut constituer un obstacle important à l'entrée sur le marché pour les compagnies qui n'ont rien de semblable à proposer. Enfin, la position des parties sur le marché est également renforcée par le nombre des créneaux horaires dont elles disposent dans les principaux aéroports d'Allemagne et d'Autriche et par le nombre relativement élevé de services qu'elles offrent d'ores et déjà sur les liaisons en cause.
- (79) L'entreprise commune restreint considérablement la concurrence dans le trafic aérien entre l'Autriche et l'Allemagne par l'élimination de la concurrence actuelle et potentielle entre les parties et en raison de la position de celles-ci sur le marché.

###### 8.2.2. Autres liaisons à l'intérieur de l'EEE

- (80) Comme on l'a vu à la section 5.2, l'accord affecte non seulement le trafic aérien bilatéral entre l'Allemagne et l'Autriche, mais aussi le trafic entre l'Allemagne ou l'Autriche et un autre pays de l'EEE, ainsi qu'entre deux autres pays de l'EEE. La coopération entre AuA et Lufthansa sur ces liaisons concerne surtout la planification commune du réseau, l'élaboration d'une politique tarifaire uniforme et l'harmonisation des prestations de services. La politique tarifaire commune s'applique à toutes les liaisons sur lesquelles leurs réseaux respectifs peuvent être combinés, c'est-à-dire celles où un passager peut voler sur Lufthansa à l'aller et sur AuA au retour. En principe, cela s'applique à toutes les liaisons à l'intérieur de l'EEE. En outre, AuA et Lufthansa harmonisent les fréquences afin d'éviter que des vols ne fassent double emploi.
- (81) Dans la mesure où il existe une concurrence entre les vols directs et le trafic de transfert sur ces liaisons, en ce qui concerne les services entre l'Autriche ou l'Allemagne et un autre pays de l'EEE, la concurrence entre les vols directs de l'une des entreprises est restreinte ou éliminée par le trafic de transfert de l'autre entreprise <sup>(19)</sup>. En revanche, en ce qui concerne les vols entre deux autres pays de l'EEE, par exemple Londres-Rome, l'accord de coopération ne devrait pas restreindre la concurrence de manière notable. S'il est vrai qu'en raison de l'offre de trafic de transfert sur quelques-unes de ces liaisons les parties étaient des concurrents actuels ou potentiels, elles ne devaient cependant avoir sur ces liaisons qu'une position de marché à peu près négligeable.

<sup>(18)</sup> L'article 53 de l'accord EEE contient la même disposition que l'article 81 du traité CE. En conséquence, tous les renvois à l'article 81 du traité CE constituent automatiquement des renvois à l'article 53 de l'accord EEE.

<sup>(19)</sup> Ainsi, le passager sans contraintes de temps qui souhaitait se rendre par avion de Hambourg à Rome aurait pu avoir, jusque-là, le choix entre un vol direct sur Lufthansa ou un vol sur AuA avec correspondance à Innsbruck.

(82) C'est pourquoi l'accord opère une restriction de la concurrence entre les parties sur les liaisons entre l'Autriche ou l'Allemagne et un autre État membre de l'EEE.

### 8.3. Effets sur le commerce entre États membres

(83) L'accord de coopération entre AuA et Lufthansa concerne le transport de passagers et de fret à l'intérieur de l'EEE et a donc des effets sur le commerce entre États membres.

## 9. ARTICLE 81, PARAGRAPHE 3, DU TRAITÉ CE

(84) En vertu de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE, les dispositions de l'article 81, paragraphe 1, peuvent être déclarées inapplicables aux accords entre entreprises qui contribuent à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans:

- a) imposer aux entreprises intéressées les restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs;
- b) donner à ces entreprises la possibilité, pour une partie substantielle des produits en cause, d'éliminer la concurrence.

### 9.1. Contribution de l'accord de coopération au progrès économique

(85) Les parties font valoir que l'accord de coopération contribue à bien des égards au progrès économique. Les passagers bénéficieront notamment de meilleures correspondances et possibilités de transfert.

(86) À l'exception du trafic de proximité, les réseaux des parties sont largement complémentaires. Tandis qu'AuA est principalement axée sur les moyen-courriers en Europe, et notamment en Europe centrale et orientale, Lufthansa est très majoritairement axée sur les long-courriers. La mise en commun de ces réseaux complémentaires crée des effets de synergie importants sur le plan économique et des liaisons intéressantes pour les utilisateurs. La coordination et l'extension des réseaux des parties vont créer un réseau plus performant et surtout une meilleure desserte des pays d'Europe orientale.

(87) La mise en place d'un réseau européen plus complet permettra aux parties d'obtenir des réductions de coûts, grâce à l'augmentation du volume du trafic de l'ensemble du réseau, à l'amélioration de la desserte des lignes, à une meilleure planification des fréquences, à un taux d'occupation plus élevé, ainsi qu'à une meilleure organisation des systèmes de commercialisation et des services d'assistance au sol. Les parties attendent également des réductions de coûts du développement en commun de nouveaux modes de commercialisation plus coûteux (billetterie électronique).

(88) En concluant l'accord de coopération avec Lufthansa, AuA est passée de Qualiflyer à l'alliance STAR. C'est pourquoi, dans son cas, le chiffrage des réductions de coûts résultant de la coopération n'a pu être effectué que par rapport au changement d'alliance. Le conseil de surveillance d'AuA a chiffré à quelque [...] millions d'euros le potentiel de synergie apporté par l'adhésion à l'alliance STAR par rapport au maintien dans l'alliance Qualiflyer. Comme on peut supposer que les réductions de coûts décrites ci-dessus ont également été obtenues dans une certaine mesure dans le cadre de l'alliance Qualiflyer, on peut considérer que les effets de synergie du contrat de coopération sont encore plus élevés que dans le cas où AuA ne ferait partie d'aucune alliance.

(89) Au vu de ce qui précède, la Commission estime que l'accord contribuera au progrès économique au sens de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE.

### 9.2. Avantages pour le consommateur

(90) La mise en commun des deux réseaux de lignes aboutit à la synchronisation des horaires de vol, à la réduction des temps d'attente, à l'absence de changement de terminaux et à l'harmonisation de la qualité du service à bord. Les avantages pour le consommateur se présenteront également sous forme d'une plus grande offre de vols directs dans le trafic de proximité et le trafic de transfert, surtout à destination des pays d'Europe orientale. C'est ainsi que l'accord de coopération a eu pour effet des augmentations des fréquences du trafic de proximité sur les lignes Francfort-Klagenfurt, Munich-Graz, Francfort-Innsbruck et Vienne-Nuremberg ainsi que l'ouverture des nouvelles liaisons Graz-Stuttgart et Vienne-Friedrichshafen.

(91) En outre, l'extension des liaisons entre les plates-formes de correspondance respectives a ouvert des possibilités pour la mise en place de services renforcés pour la desserte de ces plates-formes au niveau du trafic régional. Pour le consommateur, ces avantages d'un réseau commun devraient également permettre une augmentation globale du volume du trafic et donc, pour les parties, une meilleure utilisation des capacités.

(92) De même, le consommateur bénéficie de la création de liaisons de transit et de la mise en place du partage réciproque de numéros de vol sur les liaisons entre plates-formes de correspondance et les lignes à destination de pays tiers. Cela donnera aux clients des deux compagnies l'accès aux réseaux partenaires, ce qui accroîtra le nombre des destinations et créera de nouvelles possibilités de choix d'horaires pour les vols aller-retour.

(93) La Commission n'est cependant pas persuadée que l'accord de coopération assure qu'une partie équitable des réductions de coûts à escompter sera réservée aux consommateurs, par exemple par une baisse des tarifs. Ce point doit être assuré par les obligations exposées plus loin.

### 9.3. Caractère indispensable

- (94) La Commission avance l'argument selon lequel seule une harmonisation étroite des stratégies commerciales des deux parties peut induire les réductions de coûts prévus et que seule une étroite coopération permet d'obtenir les avantages d'une meilleure offre de services, notamment par la planification commune des liaisons et le développement commun des réseaux. Cela s'applique aussi aux liaisons qui relient les plates-formes de correspondance des deux compagnies. C'est pourquoi la Commission reconnaît que le degré d'intégration prévu par l'accord de coopération est indispensable pour atteindre les objectifs visés.
- (95) La Commission estime cependant qu'il conviendrait d'imposer des obligations permettant d'assurer que les restrictions de concurrence ne dépasseront pas l'ampleur nécessaire et que des entreprises concurrentes seront présentes sur le marché.

### 9.4. Élimination de la concurrence

- (96) Quant à savoir si l'accord de coopération débouche sur une élimination de la concurrence, il convient, ainsi que cela a été indiqué dans la section 5.2, d'établir une distinction entre le marché austro-allemand et les liaisons avec d'autres pays de l'EEE. Dans le premier cas, la coopération entre les parties est beaucoup plus étroite du fait de la constitution d'une entreprise commune et leur position sur le marché est particulièrement forte, comme indiqué à la section 6.2.1.

#### 9.4.1. Marché austro-allemand

- (97) Comme le montre le tableau 2, au moment de la constitution de l'entreprise commune, les parties n'étaient exposées à la concurrence d'autres compagnies aériennes sur aucune des routes principales entre l'Autriche et l'Allemagne, en ce qui concerne les vols directs. La coopération a donc éliminé la concurrence actuelle sur de nombreux vols en aller simple.
- (98) Avec la constitution de l'entreprise commune, les parties ont assuré que toute concurrence actuelle ou potentielle entre les deux entreprises sera exclue sur le trafic aérien entre l'Autriche et l'Allemagne. Bien que la libéralisation du transport aérien dans la Communauté ait levé les obstacles juridiques à l'entrée sur le marché, la coopération entre les parties crée de nouvelles barrières et augmente les difficultés auxquelles se heurtent les transporteurs tiers qui souhaitent prendre pied sur le marché. De ce fait, la concurrence est éliminée pour une partie substantielle du marché. Cette situation est illustrée par l'exemple suivant de la liaison Vienne-Francfort, mais elle est comparable sur d'autres liaisons bilatérales.

#### Liaison Vienne-Francfort

- (99) Comme exposé au chapitre 6, avec la constitution de l'entreprise commune, les parties ont éliminé sur cette liaison la concurrence actuelle concernant les passagers O&D. On peut considérer que la concurrence potentielle a elle aussi été pour le moins fortement entravée par les

barrières à l'entrée. Les raisons de cette situation sont les suivantes.

- a) L'aéroport principal de Francfort, au moins, connaît un tel degré de surcharge que les nouveaux arrivants ne peuvent que très difficilement obtenir des créneaux horaires aux périodes de pointe.
  - b) Ensemble, les deux entreprises offrent un nombre de vols relativement grand, ce qui fait que les nouveaux arrivants ont du mal à s'implanter sur le marché avec des vols supplémentaires.
  - c) Plus de la moitié du total des passagers sont des passagers en transfert. Par conséquent, pour utiliser pleinement leurs capacités, les nouveaux arrivants sur des liaisons entre les plates-formes de correspondance autrichiennes et allemandes doivent attirer des passagers en transfert régional et international. Or, avec l'exploitation d'un réseau commun, les parties occupent sur leurs plates-formes de correspondance respectives la plupart des créneaux horaires pour les vols de desserte des lignes principales ou les vols avec correspondance.
  - d) L'accord fait gagner aux parties un surcroît de pouvoir économique, car il leur permet de regrouper leurs ressources, d'agrandir leur flotte européenne, d'exploiter les possibilités d'interlignes et d'harmoniser leurs réseaux et leurs fréquences.
  - e) La mise en commun des programmes de fidélisation renforce la position des parties sur le marché, et notamment dans le segment des voyageurs de la classe affaires. De surcroît, le programme de fidélisation commun va rendre l'entrée sur le marché beaucoup plus difficile pour les autres transporteurs aériens qui n'ont pas d'offre comparable.
  - f) En vertu de contrats de clientèle<sup>(20)</sup> ou d'autres raisons, une part considérable de tous les billets d'avion vendus sur une liaison est attachée à une compagnie aérienne donnée. De ce fait, les nouveaux arrivants ne peuvent pratiquer une concurrence sur les prix — du moins à court terme — que pour une petite partie de la clientèle. Les petits concurrents vont avoir bien du mal à proposer des contrats analogues aux grands clients potentiels, car ils ne peuvent pas offrir aux entreprises les prestations inhérentes à un grand réseau (vols fréquents, bonnes correspondances aux plates-formes, etc.).
  - g) Sur les liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne, le coefficient de remplissage des appareils des parties est relativement faible, ce qui fait que celles-ci disposent de capacités suffisantes pour pouvoir réagir rapidement, le cas échéant, aux modifications tarifaires induites par l'apparition d'un nouvel arrivant sur le marché.
- (100) Compte tenu du fait qu'avec la conclusion du contrat de coopération seule l'entreprise commune a proposé des vols directs sur la liaison Vienne-Francfort, et en raison des barrières élevées à l'entrée sur le marché, les parties ont éliminé sur cette liaison la concurrence sur le marché des passagers O & D et des passagers en transfert régional avec et sans contraintes de temps.

<sup>(20)</sup> Ainsi, dans le trafic entre l'Autriche et l'Allemagne, environ 38 % de tous les clients d'AuA sont des clients de la classe affaires qui volent en vertu d'un contrat de clientèle (*corporate customer deal*) de cette nature.

## Autres liaisons bilatérales

- (101) Comme cela a été décrit au chapitre 6, la situation initiale des parties sur d'autres liaisons bilatérales est analogue à celle qui existe sur la liaison Vienne-Francfort, et cela concerne aussi les barrières à l'entrée sur le marché. En revanche, elles ont un poids encore plus important sur les liaisons moins fréquentées. Étant donné que la demande de services aériens est plus faible sur ces liaisons, le nouvel arrivant doit attirer une proportion encore plus forte du volume de passagers s'il veut que son exploitation soit rentable.
- (102) Même si l'on peut accepter l'argument selon lequel la concurrence n'est pas supprimée sur certaines liaisons, cela ne vaut que pour les liaisons d'importance secondaire. Compte tenu de la position dominante détenue en ce qui concerne l'offre destinée aux clients ayant des contraintes de temps (passagers de vols directs et passagers en transfert régional) et de la forte position de marché pour l'offre destinée aux clients sans contraintes de temps, l'accord de coopération confère aux parties la possibilité d'éliminer la concurrence sur une partie substantielle du marché des services aériens destinés aux clients ayant des contraintes de temps et à ceux qui n'en ont pas.

## Concurrence potentielle

- (103) Les parties font valoir que toutes les compagnies aériennes européennes peuvent être considérées comme des concurrents potentiels. Or la Commission a réalisé une étude de marché dont les résultats lui ont permis de conclure que la concurrence potentielle à attendre des autres compagnies aériennes n'était que minime. Même si les barrières juridiques à l'entrée ont été levées, la pénétration d'autres compagnies aériennes sur le marché n'est pas encore assurée dans les faits. Étant donné que les grandes compagnies aériennes s'attachent à développer leur réseau à la périphérie de leurs plates-formes de correspondance respectives, on peut imaginer que d'autres grandes compagnies européennes ne seront présentes sur les liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne qu'avec une deuxième plate-forme offrant la possibilité de vols de correspondance et de vols d'alimentation des plates-formes. Cela ne semble toutefois pas possible dans un avenir prévisible. De plus, dans le cas des compagnies offrant des vols à bas prix et des compagnies aériennes régionales, l'entrée sur le marché est entravée par de nombreuses barrières. Pour que ces concurrents puissent prendre pied sur le marché, il est donc indispensable que ces barrières soient réduites ou supprimées.

## 9.4.2. Services à destination et entre d'autres pays de l'EEE

- (104) Comme indiqué à la section 6.2.2, l'accord de coopération est susceptible de restreindre la concurrence sur certaines liaisons entre l'Autriche ou l'Allemagne et un autre pays de l'EEE. Toutefois, la Commission ne possède aucun indice montrant que, pour ces liaisons, la concurrence a été éliminée sur l'un des marchés mentionnés.

## 10. OBLIGATIONS ET CONDITIONS POUR UNE EXEMPTION

- (105) Il ressort de la section 9.4 que l'accord de coopération a éliminé la concurrence sur une partie substantielle du

trafic de proximité entre l'Allemagne et l'Autriche. Selon la Commission, l'accord de coopération ne peut être autorisé que s'il est subordonné au respect d'obligations permettant de réduire considérablement les barrières à l'entrée sur le marché.

- (106) En raison des doutes que la Commission a exprimés dans sa communication des griefs, les parties ont pris de nombreux engagements qui ont été publiés au *Journal officiel des Communautés européennes* le 14 décembre 2001. Des observations ayant été reçues de tiers intéressés, ces engagements ont été complétés en conséquence. Ils sont intégralement exposés dans l'annexe de la présente décision. Cette annexe fait partie intégrante de la présente décision et les obligations qu'elle contient constituent un élément essentiel de l'exemption.
- (107) Le principal objectif des obligations énoncées en annexe est de garantir l'existence d'une nouvelle concurrence viable, grâce à l'élimination des barrières actuelles qui empêchent l'arrivée de concurrents potentiels. En outre, elles doivent assurer qu'une part équitable du profit résultant de la coopération sera réservée aux utilisateurs. Les principaux éléments sont récapitulés ci-après.
- (108) Les nouveaux concurrents doivent obtenir dans les aéroports concernés des créneaux horaires appropriés. Or une série d'aéroports sont saturés aux périodes de pointe. C'est pourquoi les parties sont tenues d'attribuer à un nouvel arrivant les créneaux horaires disponibles pour une nouvelle liaison donnée de celui-ci, à concurrence de 40 % des créneaux horaires qu'elles exploitaient sur la liaison en question à la date de la notification. En outre, elles attribuent à un nouveau concurrent d'un pays tiers des «créneaux horaires techniques» afin de mettre l'aéronef concerné en position au début ou à la fin des opérations.
- (109) Au vu du poids économique des deux compagnies et de leur forte présence sur les liaisons en cause, la Commission juge nécessaire de geler pendant deux ans le nombre de leurs fréquences quotidiennes sur la liaison en cause, en cas d'arrivée d'un nouveau concurrent. Cette mesure doit éviter que les parties, en leur qualité d'entreprises bien implantées, n'augmentent leurs fréquences pour empêcher le concurrent potentiel de pénétrer sur le marché.

- (110) Compte tenu de l'expérience qu'elle a acquise jusqu'ici et des renseignements dont elle dispose sur le marché en cause, la Commission considère que, pour toute une série de liaisons du trafic bilatéral entre l'Autriche et l'Allemagne, l'entrée sur le marché ne se fera pas rapidement. De nombreuses lignes plus faibles en termes de fréquentation ne présentent qu'un attrait limité aux yeux des concurrents potentiels. En outre, les intérêts des utilisateurs qui empruntent ces lignes doivent être pris en compte. C'est pourquoi les parties sont tenues de répercuter les baisses de prix qu'elles appliquent à une liaison où elles sont soumises à la concurrence, sur trois autres liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne où il

n'existe aucune concurrence. Une certaine latitude est accordée aux parties pour le choix de ces trois liaisons. Dans la mesure où le coût du dumping s'en trouvera considérablement augmenté pour les parties, cette obligation offre également aux nouveaux concurrents une certaine protection contre une éventuelle concurrence d'éviction de la part des parties.

(111) Pour parvenir à une utilisation suffisante de leurs capacités, les nouveaux concurrents doivent avoir une offre intéressante pour les différents segments de clientèle. Pour leur permettre d'avoir cette offre pour le marché des clients voyageant en classe affaires, les parties sont tenues de garder libres pour les nouveaux concurrents un maximum de 15 % des sièges offerts sur une liaison. Le concurrent a la faculté d'acquiescer ce contingent de sièges pour offrir à ses clients une plus grande souplesse pour les vols aller et retour. La possibilité pour le concurrent d'adhérer au programme de fidélisation de Lufthansa/AuA a également pour objectif d'accroître son attractivité, notamment pour les clients voyageant en classe affaires.

(112) En raison de la forte proportion de passagers en transfert, il est important pour un nouveau concurrent d'avoir également accès au marché de ces passagers. À cet effet, il peut conclure avec Lufthansa/AuA un accord interlignes qui comprend, s'il en fait la demande, un accord spécial relatif à des quotes-parts. Les conditions de ce dernier doivent correspondre aux accords que les parties ont conclu, pour la liaison en cause, avec d'autres partenaires de leur alliance ou avec de tierces compagnies aériennes.

(113) Sur les liaisons courtes entre l'Autriche et l'Allemagne, la concurrence peut en outre être favorisée, dans une mesure limitée, par des services intermodaux. Si des entreprises de transport ferroviaire ou routier en font la demande, les parties concluent des accords intermodaux aux termes desquels elles fournissent des services de transport sur les liaisons qu'elles exploitent entre l'Autriche et l'Allemagne, services qui feront partie intégrante d'une liaison intermodale.

(114) La Commission s'est assurée, sur la base de ces engagements, qu'il existait sur les liaisons importantes plusieurs concurrents qui souhaitaient réellement pénétrer sur le marché, et qu'ils pouvaient obtenir les droits de vol nécessaires. Il s'agit là d'un élément important, qui permet à la Commission d'exempter l'accord de coopération en vertu de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE. Au cas où cette situation de fait se modifierait, la Commission pourrait se voir amenée à rapporter ou à modifier l'exemption, conformément à l'article 6, paragraphe 3, point a), du règlement (CEE) n° 3975/87.

(115) De leur propre chef, les parties ont déclaré qu'elles respectaient vis-à-vis des concurrents potentiels les obligations susmentionnées, avant même que la Commission n'ait accordé l'exemption. Entre-temps, il y a eu des entrées sur le marché. Depuis 2001, en effet, Adria

Airways dessert deux fois par jour la liaison Vienne-Francfort, tandis qu'Air Alps dessert la liaison Vienne-Stuttgart. Deux autres compagnies aériennes, basées en Europe centrale et orientale, ont manifesté un intérêt sérieux pour la desserte, après l'exemption, de deux autres liaisons importantes entre l'Autriche et l'Allemagne. Conformément aux engagements des parties, une nouvelle compagnie aérienne autrichienne a été créée dans le but de desservir plusieurs liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne à compter de l'automne 2002.

(116) Compte tenu de la multitude des obligations et de la durée de validité de l'exemption, les parties remettront régulièrement à la Commission des informations lui permettant de s'assurer du respect des conditions,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

En vertu de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE et de l'article 53, paragraphe 3, de l'accord EEE, les dispositions de l'article 81, paragraphe 1, du traité CE et de l'article 53, paragraphe 1, de l'accord EEE sont déclarées inapplicables à l'accord de coopération conclu le 10 décembre 1999 entre Deutschen Lufthansa AG (Lufthansa) et Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG (AuA) pour la période du 10 décembre 1999 au 31 décembre 2005.

#### *Article 2*

L'exemption prévue à l'article 1<sup>er</sup> est liée aux obligations présentées en annexe. Ces obligations s'appliquent à toutes les liaisons que les parties desservent dans le trafic de proximité entre l'Allemagne et l'Autriche. Ces obligations lient juridiquement les parties, leurs filiales, leurs successeurs et leurs mandataires, et les parties sont tenues de faire en sorte que leurs filiales, leurs successeurs et leurs mandataires respectent ces obligations.

#### *Article 3*

1. D'ici à l'expiration de l'exemption prévue à l'article 1<sup>er</sup>, AuA et Lufthansa communiquent à la Commission:

- a) des renseignements détaillés sur les tarifs appliqués à toutes les liaisons du trafic de proximité sur lesquelles les parties sont en concurrence avec d'autres compagnies qui proposent des vols directs;
- b) des indications circonstanciées sur l'exécution de l'obligation imposant de répercuter les réductions tarifaires sur trois autres liaisons du trafic de proximité;
- c) la liste de tous les contrats et accords que les parties ont conclu avec des concurrents du trafic de proximité au sujet des créneaux horaires, des programmes de fidélisation, des contingents de sièges, de l'interligne et du transport intermodal;

- d) des renseignements sur l'évolution des prix pour toutes les liaisons du trafic de proximité entre l'Autriche et l'Allemagne;
- e) la liste des fréquences quotidiennes assurées par AuA et Lufthansa sur les dix liaisons les plus importantes en termes de volume de passagers, ainsi que de la capacité mensuelle totale offerte par les parties;
- f) des indications sur le déroulement des plans de réduction des coûts prévus par les parties.
2. Les renseignements visés au paragraphe 1, points a) et b), doivent parvenir à la Commission dans la semaine suivant la publication des tarifs, tandis que les renseignements visés au paragraphe 1, points c) à f), doivent être communiqués à la Commission à la fin de chaque saison d'été.

*Article 4*

Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG  
Fontanastr. 1

PO Box 50  
A-1107 Vienne

et

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft  
Von-Gablenz-Straße 2-6  
D-50679 Cologne

sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2002.

*Par la Commission*

Mario MONTI

*Membre de la Commission*



## ANNEXE

## OBLIGATIONS

## 1. Obligations relatives aux créneaux horaires

Si une compagnie aérienne qui n'exploitait pas de services de transport aérien entre l'Autriche et l'Allemagne à la date de la notification («nouvel arrivant») et qui est indépendante d'Austrian Airlines et de Lufthansa («les parties») souhaite créer un nouveau service sans escale sur une ou plusieurs liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne («la ou les liaisons du nouvel arrivant»), les parties sont tenues de lui attribuer des créneaux horaires aux conditions décrites ci-dessous. Aux fins des présentes obligations, est également considéré comme un service sans escale un service à plusieurs escales utilisant un seul aéronef et ayant pour origine et/ou destination l'Autriche, l'Allemagne ou un pays tiers, avec au moins un segment sans escale entre l'Autriche et l'Allemagne.

Les parties sont tenues d'attribuer à un nouvel arrivant, pour une nouvelle liaison donnée de celui-ci («les créneaux horaires du nouvel arrivant»), au moins deux créneaux horaires; elles doivent également attribuer à tous les nouveaux arrivants 40 % au maximum des créneaux horaires qu'elles exploitaient sur la liaison en question à la date de la notification. Toutefois, tout octroi anticipé volontaire de créneaux horaires par les parties sera inclus dans les 40 % en question.

Les créneaux horaires attribués au nouvel arrivant ne varient pas de plus de 45 minutes par rapport à l'heure demandée par ce dernier et permettent, pour les services avec une escale, une durée de transit au sol de 90 minutes, à condition que les parties possèdent des créneaux horaires dans la période correspondante.

Le nouvel arrivant doit adresser une demande écrite claire aux parties en ce qui concerne le service qu'il a l'intention d'exploiter, au moins six semaines avant la date de la conférence de programmation des horaires de l'IATA pour la saison au cours de laquelle il a l'intention de commencer à exploiter ce service. Un nouvel arrivant ne sera habilité à recevoir des créneaux horaires en vertu des présentes obligations que s'il peut apporter la preuve que tous les efforts raisonnables qu'il aura déployés de bonne foi pour obtenir des créneaux horaires pour la liaison concernée au moyen de la procédure normale d'attribution des créneaux lors de la conférence de programmation suivante (y compris l'attribution de créneaux horaires par le coordonnateur après la date limite de remise des créneaux non utilisés) ont échoué. Tout au long de cette période (c'est-à-dire de la date de la demande écrite mentionnée ci-dessus à la fin de la période de programmation IATA concernée), le nouvel arrivant devra garantir le libre accès à toutes les informations pertinentes pour les aéroports concernés. Tous les créneaux horaires obtenus par le nouvel arrivant au moyen de la procédure normale d'attribution des créneaux seront intégrés dans le nombre total des créneaux qu'il est habilité à demander conformément aux présentes obligations, sauf si les parties possèdent une part des fréquences totales sur les liaisons concernées supérieure à 60 %. Les demandes de créneaux horaires conformément au présent paragraphe ne sont valables que pour une saison de programmation bien précise. Lorsqu'un nouvel arrivant n'a pas encore commencé le service concerné, qu'il l'a démarré à une fréquence inférieure à celle initialement prévue ou qu'il souhaite mettre en place des fréquences supplémentaires, les conditions de la présente section s'appliqueront à toute demande de créneaux horaires supplémentaires lors d'une saison de programmation ultérieure.

Sur toutes les liaisons entre l'Allemagne et l'Autriche qui comprennent au moins d'un côté les aéroports de Francfort ou de Vienne, les créneaux horaires d'un nouvel arrivant devront être utilisés exclusivement pour exploiter, sur la liaison de ce nouvel arrivant, des services avec un aéronef d'une capacité égale ou supérieure à 46 sièges. Cette condition ne s'applique pas à d'autres liaisons entre les deux États membres ou lorsque le nouvel arrivant a commencé à exploiter ce service avant la date de publication de la décision d'exemption au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Lorsqu'un nouvel arrivant souhaite utiliser, pour des services sur une liaison entre l'Autriche et l'Allemagne, un aéronef stationné dans un aéroport d'un pays tiers, il peut obtenir des créneaux horaires en vertu des présentes dispositions (y compris des limitations sur le nombre de créneaux horaires disponibles pour soutenir le service sur une liaison donnée) pour des services en provenance ou à destination de ce pays tiers, afin de mettre cet aéronef en position au début ou à la fin des opérations («créneaux horaires techniques»). Les parties ne seront tenues de fournir des créneaux horaires techniques que si le nouvel arrivant demandant ces créneaux et/ou son franchiseur exploite moins de trois fréquences par jour à destination ou en provenance de ces pays tiers à partir de l'aéroport concerné au moment où la demande est introduite. En outre, les parties acceptent de fournir des créneaux horaires techniques situés dans une plage horaire ne différant pas de plus de 180 minutes par rapport à l'heure demandée par le nouvel arrivant, à condition qu'elles possèdent des créneaux horaires dans la période correspondante.

Lorsque le nouvel arrivant exploite un service comprenant un pays tiers et l'une des villes des liaisons du nouvel arrivant («service avec un pays tiers») et qu'il réduit les fréquences sur ce service ou cesse complètement de l'exploiter, il sera tenu d'utiliser les créneaux horaires affectés précédemment à ce service pour le service sur les liaisons du nouvel arrivant. Dans ce cas, le nouvel arrivant sera tenu de rétrocéder aux parties le même nombre de créneaux horaires que ceux précédemment affectés au service avec le pays tiers.

Si un nouvel arrivant qui a obtenu des créneaux horaires en vertu de la présente procédure décide de ne pas commencer l'exploitation d'un nouveau service sur la liaison en cause ou d'exploiter un nombre de services inférieur, il en informera immédiatement les parties et leur rétrocédera les créneaux horaires concernés. Tout nouvel arrivant ayant obtenu des créneaux horaires en vertu des présentes dispositions qui cesse d'exploiter des services sur la liaison en cause ou s'approprie à les perdre d'une manière ou d'une autre (par exemple, à la suite d'une mauvaise exploitation) en informera les parties immédiatement et leur rétrocédera les créneaux horaires concernés. Aux fins du présent alinéa, un nouvel arrivant et ses filiales sont réputés avoir cessé d'exploiter un service sur la liaison en cause lorsqu'il ou elles, selon le cas, n'ont pas utilisé, pendant la période de programmation pour laquelle ils ont été attribués, au moins 80 % de leurs créneaux sur la liaison concernée, à moins que la non-utilisation de ces créneaux ne soit justifiée par l'un des facteurs visés à l'article 10, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 95/93 ou dans tout autre règlement susceptible de le modifier ou de le remplacer.

Si le nouvel arrivant informe les parties trop tardivement dans la saison de programmation pour leur permettre d'utiliser immédiatement les créneaux rétrocedés en vertu de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 95/93 ou les informe après les délais prévus à l'article 10, paragraphe 4, dudit règlement et avant le début de la saison de programmation, les parties sont en droit de lui demander de leur transférer des créneaux horaires comparables aux créneaux rétrocedés. Si, pour une raison quelconque, le nouvel arrivant n'est pas en mesure de transférer aux parties des créneaux comparables, celles-ci pourront chercher à justifier la non-utilisation des créneaux rétrocedés sur la base de l'article 10, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 95/93.

Afin de garantir que les créneaux horaires attribués par les parties soient utilisés conformément aux présentes obligations, les parties et le nouvel arrivant conviendront d'un mécanisme qui permettra aux parties de contrôler la manière dont les créneaux horaires sont utilisés. Les parties informent la Commission de la nature de ce mécanisme.

Les créneaux horaires attribués par les parties en vertu des présentes obligations ne donnent pas lieu à rémunération.

## 2. Obligations relatives aux fréquences

Les parties s'interdisent d'instaurer de nouvelles fréquences sur une liaison d'un nouvel arrivant pendant une durée minimale de quatre campagnes IATA consécutives qui commenceront au début de la campagne au cours de laquelle le nouvel arrivant commencera à exploiter un service sur la liaison en question.

## 3. Obligations relatives aux tarifs

À chaque fois que les parties diminueront un tarif publié sur une liaison d'un nouvel arrivant, elles appliqueront une réduction équivalente (en pourcentage) sur trois autres liaisons Autriche-Allemagne où elles ne font face à aucune concurrence. Cette obligation s'applique aussi longtemps que la réduction tarifaire sur la liaison du nouvel arrivant reste en vigueur. Aux fins de la présente obligation, les tarifs publiés comprennent les tarifs IATA applicables, les tarifs du transporteur distribués aux systèmes de réservation informatisés par l'intermédiaire de la base de données publique sur les tarifs de l'ATCPO (Airline Tariffs' Publishing Corporation) et les tarifs commercialisés sur Internet, lorsqu'ils sont accessibles au public.

Les trois autres liaisons Autriche-Allemagne comparables sur lesquelles les parties doivent appliquer des réductions tarifaires équivalentes, sont déterminées comme suit: les parties choisissent deux des cinq liaisons Autriche-Allemagne les plus proches de la liaison du nouvel arrivant en volume de passagers transportés et sur lesquelles elles ne font face à aucune concurrence. Les parties ne sont soumises à aucune contrainte pour le choix de la troisième liaison, à condition qu'il s'agisse d'une liaison sur laquelle elles n'ont aucune concurrence.

Cette obligation ne s'applique pas dans le cas exceptionnel où les parties peuvent apporter à la Commission la preuve que la baisse tarifaire est justifiée par une modification des conditions sur la liaison en cause, par exemple une réduction des coûts, indépendante de la concurrence émanant du nouvel arrivant.

## 4. Obligations relatives à la capacité décommercialisée

Si, sur une liaison exploitée par un nouvel arrivant, le nombre de fréquences proposées par celui-ci est inférieur au nombre de fréquences exploitées par les parties, ces dernières concluront avec lui, pour autant qu'il en fasse la demande, un accord de capacité décommercialisée pour la liaison en question.

Ce type d'accord est fondé sur un nombre de sièges fixes (contingent de base) et reste en vigueur pendant au moins une campagne IATA entière. Le nombre des sièges couverts par cet accord est de 15 % au maximum des sièges proposés sur une fréquence donnée et ne doit en aucun cas être inférieur à 12 sièges et supérieur à 25 sièges sur un aéronef donné. Le nouvel arrivant supporte l'intégralité du risque commercial relatif aux sièges couverts par l'accord de capacité décommercialisée.

## 5. Obligations relatives aux accords interlignes

Au cas où le nouvel arrivant n'aurait pas encore conclu d'accord interlignes avec les parties, celles-ci s'engagent, si le nouvel arrivant en fait la demande, à conclure avec lui un accord interlignes relatif à la ou aux liaisons du nouvel arrivant.

Tout accord interlignes de cette nature doit respecter les conditions suivantes:

- a) il s'applique exclusivement aux catégories tarifaires F, C et Y;
- b) le service interlignes s'applique sur la base des tarifs «aller simple» publiés des parties lorsqu'un billet aller simple a été émis ou de la moitié des tarifs «aller-retour» publiés des parties lorsqu'un billet aller-retour a été émis;

- c) il est limité à l'origine et à la destination réelles du trafic exploité par le nouvel arrivant;
- d) il est soumis aux règles MITA et/ou aux conditions commerciales normales;
- e) il comprend la possibilité, pour le nouvel arrivant ou les agences de voyages, de proposer des voyages aller-retour dont l'un des trajets est assuré par les parties et l'autre par le nouvel arrivant.

Sous réserve que des sièges soient disponibles dans la classe tarifaire concernée, les parties s'engagent à transporter un passager titulaire d'un billet émis pour un vol du nouvel arrivant sur une liaison de celui-ci. Toutefois, afin d'éviter les abus, les parties sont en droit d'exiger que le nouvel arrivant ou le passager, le cas échéant, paie la différence positive entre le prix appliqué par les parties et le prix appliqué par le nouvel arrivant. De même, lorsque le tarif du nouvel arrivant est inférieur à la valeur du coupon émis par les parties, celles-ci ont le droit de n'endosser le billet qu'à concurrence de la valeur du tarif appliqué par le nouvel arrivant. Les nouveaux arrivants bénéficient de la même protection si le tarif des parties est inférieur à la valeur du billet émis par le nouvel arrivant.

Tous les accords interlignes conclus en vertu de la présente section pour une liaison donnée d'un nouvel arrivant sont résiliés dès lors que celui-ci cesse d'exploiter la liaison en question.

Si un nouvel arrivant en fait la demande, les parties s'engagent à conclure avec lui un accord spécial relatif à des quotes-parts pour tout le trafic ayant une origine et une destination réelles en Allemagne ou en Autriche et/ou en dehors de ces deux pays, à des conditions comparables à celles des accords qu'elles ont conclus avec des transporteurs tiers ne faisant pas partie de l'alliance ou faisant partie d'autres alliances pour la liaison en cause. Si l'accord relatif à des quotes-parts couvre le trafic de transfert international, la présente obligation s'applique uniquement aux liaisons sur lesquelles le trafic de transfert international est supérieur de 35 % au volume total du trafic sur la liaison du nouvel arrivant.

#### **6. Obligations relatives aux programmes de fidélisation**

Si un nouvel arrivant ne participe pas à l'un des programmes de fidélisation des parties ou ne possède pas un programme de fidélisation comparable, les parties s'engagent à lui permettre, s'il en fait la demande, de participer à leurs programmes de fidélisation communs pour toute liaison exploitée par ce nouvel arrivant. Un contrat sera conclu avec le nouvel arrivant, à des conditions raisonnables et non discriminatoires qui comprendront notamment une compensation pour l'ensemble des coûts supportés par les parties.

Tout contrat conclu en vertu de la présente section est résilié dès lors que le nouvel arrivant cesse toute exploitation sur la liaison concernée.

#### **7. Obligations relatives aux services intermodaux**

Si une entreprise ferroviaire ou une autre société de transport en surface exploitant des liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne («partenaire intermodal») leur en fait la demande, les parties s'engagent à conclure avec elles un accord intermodal aux termes duquel elles fourniront un service de transport aérien de passagers sur leurs liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne, qui fera partie intégrante d'un itinéraire comprenant également un transport en surface assuré par le partenaire intermodal («service intermodal»).

Tout accord intermodal conclu en vertu de la présente section repose sur les principes du MITA (y compris l'Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) et sur des conditions commerciales normales.

Les parties acceptent une application intégrale du prorata, conformément aux conditions appliquées par les membres du MITA, également pour les secteurs où seul un service par chemins de fer est assuré. Si l'entreprise ferroviaire a besoin de connaître un prix au kilomètre, un trajet ou un tarif de correspondance, elles introduisent une demande en ce sens auprès de l'IATA suivant la procédure normale de celle-ci.

Si un partenaire intermodal potentiel en fait la demande, les parties mettront tout en œuvre, en toute bonne foi, pour parvenir à un accord à des conditions comparables à celles des accords qu'elles auraient éventuellement conclus avec d'autres partenaires intermodaux, à condition que les exigences nécessaires soient remplies, notamment en ce qui concerne la sécurité, la qualité du service, la garantie de l'assurance et le plafond de responsabilité. Les conditions d'un accord de ce type prévalent sur les obligations générales découlant de la présente section.

#### **8. Durée de l'exemption et des obligations**

Les présentes obligations prennent effet à la date de l'adoption, par la Commission, de la décision d'exemption en application de l'article 5, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 3975/87 et prennent fin à la date d'expiration de l'exemption accordée au titre de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE.

Si la Commission révoque l'exemption accordée au titre de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE à l'accord de coopération, conformément à l'article 6 du règlement (CEE) n° 3975/87 ou à une disposition équivalente de tout règlement ultérieur, si l'exemption accordée au titre de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE est annulée ou si les parties résilient les accords de coopération notifiés, les présentes obligations sont frappées de nullité à compter, selon le cas, de la date de la révocation, de la date de la décision d'annulation ou de la date de la résiliation. Dans ce cas, les parties peuvent demander la rétrocession de tous les créneaux horaires accordés en vertu des présentes obligations à toute compagnie aérienne qui, au moment de la révocation, de la décision d'annulation ou de la résiliation, utilise ces créneaux horaires sur des liaisons entre l'Autriche et l'Allemagne. Les parties peuvent également résilier sans délai tous les accords relatifs à la capacité décommercialisée, aux services interlignes, aux programmes de fidélisation et aux services intermodaux conclus en vertu des présentes obligations.

---

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 9 septembre 2002

## établissant des critères écologiques révisés pour l'attribution du label écologique communautaire aux ampoules électriques et modifiant la décision 1999/568/CE

[notifiée sous le numéro C(2002) 3310]

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

(2002/747/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1980/2000 du Parlement européen et du Conseil du 17 juillet 2000 établissant un système communautaire révisé d'attribution du label écologique <sup>(1)</sup>, et notamment son article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) En vertu du règlement (CE) n° 1980/2000, le label écologique communautaire peut être attribué à un produit présentant des caractéristiques qui lui permettent de contribuer de manière significative à l'amélioration d'aspects environnementaux essentiels.
- (2) Le règlement (CE) n° 1980/2000 prévoit que des critères spécifiques du label écologique doivent être établis par catégories de produits.
- (3) Il prévoit également que le réexamen des critères du label écologique et des exigences en matière d'évaluation et de vérification liées à ces critères a lieu en temps utile avant la fin de la période de validité des critères fixée pour chaque catégorie de produits. Ce réexamen donne lieu à une proposition de prorogation, de retrait ou de révision.
- (4) Il convient de réviser les critères écologiques qui ont été établis par la décision 1999/568/CE de la Commission du 27 juillet 1999 établissant les critères écologiques pour l'attribution du label écologique communautaire aux ampoules électriques <sup>(2)</sup> afin de tenir compte de l'évolution du marché. Il convient dans le même temps de modifier la période de validité de ladite décision ainsi que la définition de la catégorie de produits.
- (5) Il convient d'arrêter une nouvelle décision de la Commission établissant les critères écologiques spécifiques à cette catégorie de produits, qui seront valables pendant une période de quatre ans.
- (6) Il convient que les nouveaux critères établis par la présente décision et ceux établis par la décision 1999/568/CE soient valables simultanément pendant une période limitée à douze mois afin que les sociétés qui ont obtenu ou demandé le label écologique pour leurs produits avant la date d'application de la présente décision disposent d'un délai suffisant pour mettre ces produits en conformité avec les nouveaux critères.
- (7) Les dispositions prévues par la présente décision sont basées sur les projets de critères établis par le comité de

l'Union européenne pour le label écologique institué en vertu de l'article 13 du règlement (CE) n° 1980/2000.

- (8) Les dispositions prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué en vertu de l'article 17 du règlement (CE) n° 1980/2000,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Pour obtenir le label écologique communautaire en vertu du règlement (CE) n° 1980/2000, les ampoules électriques doivent entrer dans la catégorie de produits «ampoules électriques» définie à l'article 2 et satisfaire aux critères écologiques énoncés à l'annexe de la présente décision.

*Article 2*

1. La catégorie de produits «ampoules électriques» comprend:

«ampoules électriques à culot unique»: toutes les ampoules électriques destinées à l'éclairage ordinaire et possédant un culot unique à baïonnette, à vis ou à broches. Ces ampoules électriques doivent pouvoir être utilisées sur le secteur;

«ampoules électriques à double culot»: toutes les ampoules électriques destinées à l'éclairage ordinaire et possédant un culot à chaque extrémité. Il s'agit principalement des tubes fluorescents. Ces ampoules électriques doivent pouvoir être utilisées sur le secteur.

2. Les types de lampes suivants ne font pas partie de la catégorie de produits: lampes fluorescentes compactes à ballast magnétique, lampes pour projecteurs, éclairage spécifique pour prises de vues, tubes solaires.

*Article 3*

À des fins administratives, le numéro de code attribué à la catégorie de produits «ampoules électriques» est «008».

*Article 4*

L'article 3 de la décision 1999/568/CE est remplacé par le texte suivant:

*«Article 3*

La définition de la catégorie de produits et les critères écologiques spécifiques établis pour cette catégorie sont valables jusqu'au 31 août 2003.»

<sup>(1)</sup> JO L 237 du 21.9.2000, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 216 du 14.8.1999, p. 18.

*Article 5*

La présente décision est applicable du 1<sup>er</sup> septembre 2002 au 31 août 2005. Si aucun critère révisé n'a été adopté à la date du 31 août 2005, la présente décision est applicable jusqu'au 31 août 2006.

Les fabricants de produits entrant dans la catégorie «ampoules électriques» qui ont obtenu le label écologique avant le 1<sup>er</sup> septembre 2002 peuvent continuer de l'utiliser jusqu'au 31 août 2003.

Les fabricants de produits entrant dans la catégorie «ampoules électriques» qui ont demandé le label écologique avant le 1<sup>er</sup> septembre 2002 peuvent obtenir ce label dans les conditions

prévues par la décision 1999/568/CE. Dans ce cas, le label peut être utilisé jusqu'au 31 août 2003.

*Article 6*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 9 septembre 2002.

*Par la Commission*  
Margot WALLSTRÖM  
*Membre de la Commission*

## ANNEXE

## CONTEXTE

**Finalité des critères**

Ces critères visent en particulier à:

- réduire les dommages ou les risques environnementaux liés à l'utilisation d'énergie (réchauffement de la planète, acidification, épuisement des ressources non renouvelables) en diminuant la consommation d'énergie,
- réduire les dommages ou les risques environnementaux liés à l'utilisation de ressources lors de la fabrication et du traitement/de l'élimination des ampoules électriques en augmentant leur durée de vie moyenne,
- réduire les dommages ou les risques environnementaux liés à l'utilisation de mercure en réduisant les émissions totales de mercure pendant la durée de vie des ampoules électriques.

Les critères encouragent également l'adoption de meilleures pratiques (exploitation optimale de l'environnement) et contribuent à sensibiliser les consommateurs aux aspects liés à l'environnement. Les critères sont fixés à des niveaux qui favorisent l'attribution du label écologique aux ampoules électriques ayant une faible incidence sur l'environnement.

**Exigences en matière d'évaluation et de vérification**

Les exigences en matière d'évaluation et de vérification sont indiquées pour chaque critère. Les essais doivent être réalisés par des laboratoires agréés à cet effet ou par des laboratoires respectant les exigences générales de la norme EN ISO 17025 et dotés des compétences nécessaires pour effectuer les essais requis.

Lorsqu'il est demandé au candidat de transmettre à l'organisme compétent chargé d'examiner la demande, des déclarations, des documents, des comptes rendus d'essai ou tout autre élément attestant la conformité aux critères, il est entendu que ceux-ci peuvent être fournis par le candidat et/ou, le cas échéant, par son (ses) fournisseur(s), etc. L'organisme compétent qui examine la demande peut procéder à des vérifications de manière indépendante.

Il est recommandé aux organismes compétents de tenir compte de l'application de systèmes reconnus de gestion de l'environnement, comme EMAS ou ISO 14001, lors de l'étude des demandes et de la vérification de la conformité aux critères (*Remarque*: Il n'est pas obligatoire d'appliquer ces systèmes de gestion).

## CRITÈRES

**1. Efficacité énergétique, durée de vie, intensité lumineuse et teneur en mercure**

Les ampoules électriques à culot unique doivent remplir les critères suivants:

|                           | Ampoules à culot unique à ballast intégré (lampes fluorescentes compactes) | Ampoules à culot unique sans ballast intégré (lampes avec culot à broches) |
|---------------------------|--|--|
| Efficacité énergétique    | Classe A   | Classe A ou B  |
| Durée de vie              | supérieure à 10 000 heures   | supérieure à 10 000 heures   |
| Intensité lumineuse       | plus de 70 % à la 10 000 <sup>e</sup> heure                                | plus de 80 % à la 9 000 <sup>e</sup> heure                                 |
| Teneur moyenne en mercure | 4,0 mg maximum   | 4,0 mg maximum   |

Les ampoules électriques à double culot doivent remplir les critères suivants:

|                           | Ampoules à double culot, durée de vie normale | Ampoules à double culot, longue durée de vie |
|---------------------------|---|--|
| Efficacité énergétique    | Classe A                                      | Classe A                                     |
| Durée de vie              | supérieure à 12 500 heures                    | supérieure à 20 000 heures                   |
| Intensité lumineuse       | plus de 90 % à la 12 500 <sup>e</sup> heure   | plus de 90 % à la 20 000 <sup>e</sup> heure  |
| Teneur moyenne en mercure | 5,0 mg maximum                                | 8,0 mg maximum                               |

*Remarque:* L'efficacité énergétique est définie à l'annexe IV de la directive 98/11/CE de la Commission du 27 janvier 1998 portant modalités d'application de la directive 92/75/CEE du Conseil en ce qui concerne l'indication de la consommation d'énergie des lampes domestiques <sup>(1)</sup>.

*Évaluation et vérification:* Le candidat doit présenter un rapport d'essai indiquant que l'efficacité énergétique, la durée de vie et l'intensité lumineuse de l'ampoule électrique ont été déterminées au moyen des protocoles d'essai définis dans la norme EN 50285. Le rapport doit indiquer l'efficacité énergétique, la durée de vie et l'intensité lumineuse de l'ampoule électrique. Dans le cas où l'essai requis portant sur la durée de vie n'a pas été réalisé, la durée de vie figurant sur l'emballage sera acceptée en attendant les résultats de l'essai. Ceux-ci doivent cependant être fournis dans les 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du label écologique.

Le candidat doit présenter un rapport indiquant que la teneur en mercure a été mesurée au moyen de la méthode décrite ci-après. Le rapport doit indiquer la teneur moyenne en mercure, calculée en analysant dix lampes, puis, après avoir retranché les deux valeurs maximales inférieures et supérieures, en établissant la moyenne arithmétique des huit valeurs restantes.

La teneur en mercure est analysée au moyen de la méthode d'essai suivante: dégager tout d'abord le tube en arc de son enveloppe en plastique et des éléments électroniques associés. Couper les fils aussi près que possible du scellement en verre. Poser le tube en arc sous une hotte de laboratoire et le réduire en fragments. Placer ensuite les fragments dans une bouteille en plastique robuste de taille convenable, fermée par un bouchon à vis, dans laquelle on aura introduit une bille en porcelaine de un pouce de diamètre et 25 ml d'acide nitrique concentré de haute pureté (70 %). Fermer la bouteille et agiter pendant quelques minutes pour réduire le tube en arc en fines particules; dévisser périodiquement le bouchon pour éviter toute surpression. Laisser réagir le contenu de la bouteille pendant 30 minutes en agitant périodiquement. Filtrer ensuite le contenu de la bouteille à travers un papier filtre résistant aux acides avant de le verser dans un ballon gradué de 100 ml, puis ajouter dans le ballon du dichromate de potassium jusqu'à l'obtention d'une concentration finale en chrome de 1000 ppm. Compléter au volume avec de l'eau pure. Des solutions étalons sont réalisées pour obtenir une plage de concentrations atteignant 200 ppm de mercure. Les solutions sont analysées par spectroscopie à flammes d'absorption atomique à une longueur d'onde de 253,7 nm avec correction de fond. On peut calculer la teneur initiale en mercure de l'ampoule électrique à partir des résultats obtenus et du volume connu de la solution. L'organisme compétent peut autoriser de légères adaptations de la méthode d'essai si des raisons techniques l'exigent. Les modifications doivent être effectuées de façon cohérente.

## 2. Marche-arrêt

Le nombre de cycles marche-arrêt doit être supérieur à 20 000 pour les lampes fluorescentes compactes (LFC).

*Évaluation et vérification:* Le candidat doit présenter un rapport d'essai indiquant que le nombre de cycles marche-arrêt d'une LFC a été déterminé au moyen d'un essai marche-arrêt rapide (0,5 minute en position «marche» et 4,5 minutes en position «arrêt») et que la durée de vie a été déterminée conformément aux procédures définies dans la norme EN 50285. Le rapport doit indiquer le nombre de cycles marche/arrêt obtenus lorsque 50 % des LFC testées remplissent les critères applicables à la durée de vie mentionnés dans la norme EN 50285.

## 3. Indice de rendu des couleurs

L'indice de rendu des couleurs (Ra) de l'ampoule électrique doit être supérieur à 80.

*Évaluation et vérification:* Le candidat doit présenter un rapport indiquant que l'indice de rendu des couleurs de l'ampoule électrique a été déterminé au moyen du protocole d'essai figurant dans la norme et dans la publication CIE 29/2. Le rapport doit indiquer l'indice de rendu des couleurs de l'ampoule électrique.

## 4. Retardateurs de flammes

a) Les pièces de plastique de plus de 5 grammes ne doivent pas contenir les retardateurs de flammes suivants:

| Nom                                   | Numéro CAS |
|---------------------------------------|------------|
| décabromo-1,1'-biphényle              | 13654-09-6 |
| oxyde de 4-bromophényle et de phényle | 101-55-3   |
| oxyde de bis (4-bromophényle)         | 2050-47-7  |
| oxyde de diphényle, dérivé tribromé   | 49690-94-0 |
| oxyde de diphényle, dérivé tetrabromé | 40088-47-9 |
| oxyde de diphényle, dérivé pentabromé | 32534-81-9 |

<sup>(1)</sup> JO L 71 du 10.3.1998, p. 1.



| Nom   | Numéro CAS |
|---|------------|
| oxyde de diphényle, dérivé hexabromé  | 36483-60-0 |
| oxyde de diphényle, dérivé heptabromé   | 68928-80-3 |
| oxyde de diphényle, dérivé octabromé  | 32536-52-0 |
| pentabromo(tetrabromophénoxy) benzène   | 63936-56-1 |
| oxyde de bis(pentabromophényle)   | 1163-19-5  |
| chloroparaffines à chaîne composée de 10 à 13 atomes de carbone, teneur en chlore > 50 % en poids | 85535-84-8 |

b) Les pièces de plastique de plus de 5 grammes ne doivent pas contenir de substances retardatrices de flammes ou de préparations à base de substances auxquelles s'applique, au moment de la demande, une ou plusieurs des phrases de risques suivantes:

- R45 (peut provoquer le cancer),
- R46 (peut provoquer des altérations génétiques héréditaires),
- R50 (très toxique pour les organismes aquatiques),
- R51 (toxique pour les organismes aquatiques),
- R52 (nocif pour les organismes aquatiques),
- R53 (peut entraîner des effets néfastes à long terme pour l'environnement aquatique),
- R60 (peut altérer la fertilité),
- R61 (risque pendant la grossesse d'effets néfastes pour l'enfant),

telles qu'elles sont définies dans la directive 67/548/CEE du Conseil du 27 juin 1967 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses <sup>(1)</sup>, et ses modifications ultérieures.

*Évaluation et vérification:* Le candidat doit déclarer que le produit est conforme à ces exigences.

## 5. Emballage

Les stratifiés et les matières plastiques composites ne doivent pas être utilisés.

Tous les emballages en carton *des ampoules électriques à culot unique* doivent contenir au moins 65 % (en poids) de matières recyclées.

Tous les emballages en carton *des ampoules électriques à double culot* doivent contenir au moins 80 % (en poids) de matières recyclées.

*Évaluation et vérification:* Le candidat doit déclarer que le produit est conforme à ces exigences.

## 6. Mode d'emploi

Le produit doit être vendu avec un mode d'emploi adéquat dans lequel figureront des conseils pour une utilisation respectueuse de l'environnement, et notamment:

- a) les informations (pictogramme ou autres) figurant sur l'emballage doivent attirer l'attention du consommateur sur les conditions d'élimination appropriées et sur les exigences réglementaires applicables;
- b) ampoules électriques à culot unique: les ampoules électriques qui ne fonctionnent pas avec des variateurs doivent porter une étiquette mentionnant cet aspect. L'emballage doit également indiquer la taille et la forme de l'ampoule électrique par rapport à celles d'une lampe à incandescence classique;
- c) ampoules électriques à double culot: les informations figurant sur l'emballage doivent signaler que la performance environnementale de l'ampoule électrique est améliorée par l'utilisation d'un ballast électronique à haute fréquence;
- d) l'emballage du produit doit indiquer que des informations plus détaillées figurent sur le site <http://europa.eu.int/ecolabel>.

*Évaluation et vérification:* Le candidat doit signaler la conformité du produit à ces exigences et fournir une copie du manuel d'utilisation à l'organisme compétent qui examine la demande.

## 7. Informations figurant sur le label écologique

Le cadre 2 du label écologique doit contenir le texte suivant:

«Grande efficacité énergétique  
Longue durée de vie».

<sup>(1)</sup> JO 196 du 16.8.1967, p. 1.

Si l'ampoule électrique ne contient pas de mercure, le cadre 2 du label écologique doit le mentionner.

*Évaluation et vérification:* Le candidat doit déclarer que le produit est conforme à ces exigences et fournir à l'organisme compétent qui évalue la demande d'attribution du label un exemplaire du label écologique figurant sur l'emballage et/ou sur le produit.

---