

Journal officiel

de l'Union européenne

C 114 E



Édition
de langue française

Communications et informations

53^e année

4 mai 2010

| <u>Numéro d'information</u> | Sommaire | Page |
|--------------------------------|---|------|
| III <i>Actes préparatoires</i> | | |
| Conseil | | |
| 2010/C 114 E/01 | Position (UE) n° 2/2010 du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif Adoptée par le Conseil le 22 février 2010 ⁽¹⁾ | 1 |
| 2010/C 114 E/02 | Position (UE) n° 3/2010 du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché Adoptée par le Conseil le 1 ^{er} mars 2010 ⁽¹⁾ | 17 |

FR

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

III

(Actes préparatoires)

CONSEIL

POSITION (UE) N° 2/2010 DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

Adoptée par le Conseil le 22 février 2010

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

(2010/C 114 E/01)

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

concerne le transport de marchandises, est un élément essentiel de progrès vers la réalisation d'une mobilité durable.

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

- (2) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires⁽⁴⁾ et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire⁽⁵⁾ ont constitué des étapes importantes dans la création du marché ferroviaire intérieur.

vu la proposition de la Commission européenne,

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

- (3) Pour pouvoir être compétitifs face aux autres modes de transport, les services ferroviaires de fret nationaux et internationaux, ouverts à la concurrence depuis le 1^{er} janvier 2007, doivent pouvoir bénéficier d'une infrastructure ferroviaire de bonne qualité et dotée d'un financement suffisant, afin de leur permettre de fournir des services de transport de marchandises dans de bonnes conditions en termes de vitesse commerciale et de durée des trajets et qui soient fiables, c'est-à-dire qui correspondent effectivement aux engagements contractuels pris avec les entreprises ferroviaires.

vu l'avis du Comité des régions⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi et de la stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable, la création d'un marché ferroviaire intérieur, notamment en ce qui

- (4) L'ouverture du marché ferroviaire du fret a permis à de nouveaux opérateurs d'entrer dans le réseau ferroviaire. Afin d'optimiser l'utilisation du réseau et d'assurer sa fiabilité, il est utile d'établir de nouvelles procédures pour renforcer la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne la répartition des sillons internationaux pour les trains de marchandises.

⁽¹⁾ JO C 317 du 23.12.2009, p. 94.

⁽²⁾ JO C 79 du 27.3.2010, p. 45.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 23 avril 2009 (non encore paru au Journal officiel), position du Conseil du ... (non encore parue au Journal officiel) et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

- (5) Le Conseil, réuni les 7 et 8 avril 2008, a conclu qu'il fallait favoriser l'utilisation efficace des infrastructures et, le cas échéant, améliorer les capacités de l'infrastructure ferroviaire par des mesures prises aux niveaux européen et national et en particulier par des actes juridiques.
- (6) Dans ce contexte, la mise en place de corridors ferroviaires internationaux pour un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif sur lequel les trains de marchandises pourraient circuler dans de bonnes conditions et facilement passer d'un réseau national à un autre permettrait d'améliorer les conditions d'utilisation de l'infrastructure.
- (7) Les initiatives déjà engagées en matière d'infrastructures ferroviaires montrent que la création de corridors internationaux apportant des réponses à des besoins spécifiques dans un ou plusieurs segments du marché du fret clairement définis, constitue la méthode la plus appropriée pour mettre en place des corridors ferroviaires internationaux pour un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.
- (8) Le présent règlement devrait être sans préjudice des droits et obligations des gestionnaires de l'infrastructure prévus par la directive 91/440/CEE et la directive 2001/14/CE et, le cas échéant, des organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE. Lesdits actes restent en vigueur, y compris en ce qui concerne les dispositions qui visent les corridors de fret, en particulier pour ce qui est du droit des gestionnaires de l'infrastructure de refuser ou d'accepter les demandes de capacités émanant d'entités légales autres que les entreprises ferroviaires.
- (9) La mise en place des corridors ferroviaires internationaux constituant le réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif devrait se faire en cohérence avec les corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et/ou du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). À cette fin, il est nécessaire de développer de manière coordonnée les réseaux, notamment en ce qui concerne l'intégration des corridors internationaux pour le fret ferroviaire aux corridors existants du RTE-T et de l'ERTMS. Il convient, en outre, d'établir au niveau de l'Union des règles d'harmonisation relatives à ces corridors de fret. Si nécessaire, la mise en place de ces corridors devrait être soutenue financièrement dans le cadre des programmes RTE-T, de recherche et Marco Polo, ainsi que d'autres politiques et fonds de l'Union, comme le Fonds européen de développement régional et le Fonds de cohésion.
- (10) Dans le cadre d'un corridor de fret, il convient d'assurer une bonne coordination entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés, d'accorder une priorité suffisante au trafic de fret ferroviaire, de mettre en place des liaisons efficaces et adaptées avec les autres modes de transport et de créer des conditions propices au développement de la concurrence entre fournisseurs de services de fret ferroviaire.
- (11) La création de corridors de fret additionnels à ceux mis en place conformément à l'article 3 devrait être examinée et approuvée au niveau de l'Union selon des procédures et des critères clairement définis et transparents qui laissent aux États membres et aux gestionnaires de l'infrastructure une marge de décision et de gestion suffisante pour pouvoir tenir compte d'initiatives existantes relatives à des corridors particuliers, tels que l'ERTMS, le RailNetEurope (RNE) et le RTE-T, et prendre des mesures adaptées à leurs besoins spécifiques.
- (12) Pour stimuler la coordination entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure, il y a lieu de créer une structure de gouvernance appropriée pour chaque corridor de fret en tenant compte de la nécessité d'éviter les doubles emplois avec les structures de gouvernance déjà existantes.
- (13) Pour répondre aux besoins du marché, les modalités de mise en place d'un corridor de fret devraient être présentées dans un plan de mise en œuvre définissant les actions susceptibles d'améliorer les performances du fret ferroviaire et établissant un calendrier pour celles-ci. En outre, pour que les actions envisagées ou mises en œuvre en vue de la mise en place d'un corridor de fret répondent aux besoins ou aux attentes de l'ensemble des utilisateurs du corridor de fret, les candidats susceptibles de l'utiliser doivent être régulièrement consultés selon des procédures définies par le comité de gestion.
- (14) Il convient également de considérer comme nécessaire le développement de terminaux de fret intermodaux pour favoriser la mise en place de corridors de fret ferroviaire au sein de l'Union.
- (15) Pour garantir la cohérence et la continuité des capacités d'infrastructure disponibles le long du corridor de fret, il convient que les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure concernés coordonnent les investissements qui y sont réalisés et les planifient selon une logique répondant aux besoins du corridor de fret. Le programme de leur réalisation devrait être publié afin que les candidats susceptibles d'opérer dans le corridor soient bien informés. Les investissements devraient inclure des projets concernant la mise au point de systèmes interopérables et l'augmentation de la capacité des trains.
- (16) Pour les mêmes raisons, tous les travaux réalisés sur l'infrastructure et sur ses équipements qui limiteraient la capacité disponible sur le corridor de fret devraient également être coordonnés au niveau du corridor de fret et faire l'objet de publications actualisées.
- (17) Afin de faciliter les demandes de capacités d'infrastructure pour les services internationaux de fret ferroviaire, il convient de désigner ou d'établir un guichet unique pour chaque corridor de fret. Pour ce faire, il y a lieu de s'appuyer sur les initiatives existantes, en particulier celles entreprises par le RNE, un organisme qui sert d'instrument de coordination pour les gestionnaires de l'infrastructure et fournit différents services aux entreprises de fret international.

- (18) La gestion des corridors de fret devrait également comporter des procédures pour la répartition des capacités d'infrastructure pour les trains de marchandises internationaux circulant sur ces corridors. Ces procédures devraient reconnaître les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers.
- (19) Pour assurer une meilleure utilisation des infrastructures ferroviaires, il est nécessaire de coordonner l'exploitation de ces infrastructures et des terminaux situés le long du corridor de fret.
- (20) Par «règles de priorité», on peut également entendre objectifs prioritaires, en fonction de la situation qui prévaut dans chaque État membre.
- (21) Les trains de marchandises circulant sur le corridor de fret devraient pouvoir bénéficier, autant que faire se peut, d'une ponctualité suffisante en cas de perturbations, compte tenu des besoins de tous les types de transport.
- (22) Afin de pouvoir évaluer objectivement les avantages des mesures visant à mettre en place le corridor de fret, il convient de surveiller les performances des services de fret ferroviaire le long du corridor de fret et de publier régulièrement des rapports de qualité. L'évaluation des performances devrait inclure les résultats des enquêtes de satisfaction menées auprès des utilisateurs du corridor de fret.
- (23) Afin de garantir un accès non discriminatoire aux services ferroviaires internationaux, il est nécessaire de veiller à une bonne coordination entre les organismes de contrôle des différents réseaux couverts par le corridor de fret.
- (24) Pour faciliter l'accès aux informations relatives à l'utilisation de l'ensemble des principales infrastructures du corridor de fret et garantir un accès non discriminatoire à ce corridor, il convient que le comité de gestion établisse, mette régulièrement à jour et publie un document contenant toutes ces informations.
- (25) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors de fret, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de sa dimension et de ses effets, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (26) Il convient d'établir des règles équitables, fondées sur une coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure qui doivent fournir un service de qualité aux entreprises de fret dans le cadre d'un corridor ferroviaire international, dans le respect de la coordination des investissements et de la gestion des capacités et du trafic.
- (27) Les trains internationaux devant parcourir des itinéraires qui empruntent plusieurs corridors, définis dans le présent règlement, les gestionnaires de l'infrastructure de plusieurs corridors peuvent également coordonner leurs activités afin de garantir, sur les corridors concernés, la disponibilité des capacités, la fluidité des mouvements et une application cohérente des règles de priorité aux différents types de trafic en cas de perturbations.
- (28) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (29) En outre, il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe II. Il est particulièrement important que la Commission consulte des experts tout au long de son travail préparatoire, conformément aux engagements pris dans la communication de la Commission du 9 décembre 2009 sur la mise en œuvre de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

GÉNÉRALITÉS

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit les règles de mise en place et d'organisation de corridors ferroviaires internationaux constituant le réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Il établit des règles de sélection, d'organisation et de gestion des corridors de fret.

2. Le présent règlement s'applique à la gestion et à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires dans les corridors de fret.

Article 2

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, les définitions qui figurent à l'article 2 de la directive 2001/14/CE s'appliquent.

2. Outre les définitions visées au paragraphe 1, on entend par:

- a) «corridor de fret», l'ensemble des lignes ferroviaires désignées dans les États membres et, le cas échéant, dans des pays tiers européens, reliant des terminaux le long de l'itinéraire principal du corridor de fret, y compris les infrastructures ferroviaires et leurs équipements, les gares de triage et de formation, et, le cas échéant, les itinéraires de contournement;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- b) «plan de mise en œuvre», le document présentant les moyens et la stratégie que les parties concernées comptent mettre en œuvre afin de développer au cours d'une période déterminée les mesures nécessaires et suffisantes pour mettre en place le corridor de fret;
- c) «terminal», l'installation disposée le long du corridor de fret spécialement aménagée pour permettre soit le chargement de marchandises sur des trains de marchandises et/ou leur déchargement, l'intégration des services de fret ferroviaire avec les services routiers, maritimes, fluviaux et aériens, soit la formation ou la modification de la composition des trains de marchandises; et, le cas échéant, l'exécution des procédures à la frontière avec des pays tiers européens.

CHAPITRE II

DÉSIGNATION ET GOUVERNANCE DES CORRIDORS FERROVIAIRES INTERNATIONAUX POUR UN FRET COMPÉTITIF

Article 3

Désignation de corridors de fret initiaux

1. Les États membres visés à l'annexe I mettent en place, au plus tard le ... (*), les corridors de fret le long des itinéraires principaux énumérés dans ladite annexe. Les États membres concernés informent la Commission de la mise en place des corridors de fret.
2. Par dérogation au paragraphe 1, les corridors de fret le long des itinéraires principaux énumérés aux points 3, 5 et 8 de l'annexe I sont mis en place au plus tard le ... (**).

Article 4

Sélection de corridors supplémentaires de fret

1. Les États membres dotés d'une frontière ferroviaire avec un autre État membre participent à la mise en place d'au moins un corridor de fret, s'ils n'ont pas déjà satisfait à cette obligation en vertu de l'article 3.
2. Nonobstant le paragraphe 1, les États membres participent, à la demande d'un État membre, à la mise en place du corridor de fret visé audit paragraphe ou à la prolongation d'un corridor existant, afin de permettre à un État membre voisin de s'acquitter de ses obligations en vertu dudit paragraphe.
3. Sans préjudice des obligations qui incombent aux États membres au titre de l'article 7 de la directive 91/440/CEE, lorsqu'un État membre estime que la mise en place d'un corridor de fret ne serait pas dans l'intérêt des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret ou n'apporterait pas de bénéfices socio-économiques significatifs ou représenterait une charge disproportionnée, l'État membre concerné n'est pas obligé de participer à sa mise en place comme indiqué aux paragraphes 1 et 2 du présent article, sous réserve d'une décision de la Commission statuant conformément à la procédure consultative visée à l'article 19, paragraphe 2.

4. Un État membre n'est pas obligé de participer à la mise en place du corridor de fret comme indiqué aux paragraphes 1 et 2, s'il est doté d'un réseau ferroviaire dont l'écartement des rails est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union.

5. Pour s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des paragraphes 1 et 2, les États membres concernés proposent conjointement à la Commission la mise en place de corridors de fret après consultation des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats concernés au plus tard le ... (***) , en prenant en considération les critères énoncés dans l'annexe II.

6. La Commission examine les propositions de mise en place de corridor(s) de fret visé(s) au paragraphe 5 et, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 3, adopte une décision relative à la conformité de cette proposition avec le présent article au plus tard neuf mois après la soumission de ladite proposition.

7. Les États membres concernés mettent en place le corridor de fret au plus tard trois ans après la décision de la Commission visée au paragraphe 6.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les adaptations à l'annexe II. Lorsqu'elle prépare les actes délégués visés au présent paragraphe, la Commission respecte les dispositions figurant dans la directive 2001/14/CE et la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte)⁽¹⁾, et elle tient compte, notamment, du plan de déploiement relatif aux systèmes interopérables, de l'évolution du système ferroviaire et du RTE-T et, notamment, la mise en œuvre de l'ERTMS, ainsi que les développements du marché du fret, y compris l'interaction avec les autres modes de transport.

Pour les actes délégués visés au présent paragraphe, la procédure qui figure aux articles 20, 21 et 22 s'applique.

Article 5

Modification des corridors de fret

1. Les corridors de fret visés aux articles 3 et 4 peuvent être modifiés sur la base d'une proposition conjointe présentée par les États membres concernés à la Commission après consultation des gestionnaires de l'infrastructure et des candidats concernés.
2. Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 19, paragraphe 3, la Commission adopte une décision sur la proposition en prenant en considération les critères figurant dans l'annexe II.

(*) Trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

(**) Cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

(***) Deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

(1) JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

*Article 6***Réconciliation**

Lorsque deux États membres concernés ou plus ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la mise en place ou la modification d'un corridor de fret, et en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur leur territoire, la Commission consulte, à la demande de l'un des États membres concernés, le comité visé à l'article 19 sur ce sujet. L'avis de la Commission est communiqué aux États membres concernés. Les États membres concernés tiennent compte de cet avis afin de trouver une solution et prennent une décision par consentement mutuel.

*Article 7***Gouvernance des corridors de fret**

1. Pour chaque corridor de fret, les États membres concernés mettent en place un comité exécutif chargé de définir les objectifs généraux du corridor de fret, de superviser et de prendre les mesures prévues expressément aux articles 8, 10 et 23. Le comité exécutif se compose de représentants des autorités des États membres concernés.

2. Pour chaque corridor de fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés et, le cas échéant, les organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE, mettent en place un comité de gestion chargé de prendre des mesures comme prévu expressément au paragraphe 6 du présent article et aux articles 8 et 10, à l'article 12, paragraphe 1, à l'article 13, paragraphes 2, 5 et 6, à l'article 15, paragraphe 1, à l'article 16 et à l'article 17, paragraphes 2 et 3, du présent règlement. Le comité de gestion se compose de représentants des gestionnaires de l'infrastructure.

3. Le comité exécutif prend ses décisions par consentement mutuel des représentants des autorités des États membres concernés.

4. Le comité de gestion prend ses décisions, y compris les décisions relatives à son statut juridique, ses ressources et ses effectifs, par consentement mutuel des gestionnaires de l'infrastructure concernés.

5. Les responsabilités du comité exécutif et du comité de gestion ne portent pas atteinte à l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure prévue à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 91/440/CEE.

6. Le comité de gestion constitue un groupe consultatif composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux du corridor de fret. Ce groupe consultatif peut émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux. Le groupe consultatif peut aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tient compte de tous ces avis.

*Article 8***Mesures de mise en œuvre du plan relatif au corridor de fret**

1. Le comité de gestion établit un plan de mise en œuvre qu'il soumet pour approbation au comité exécutif. Ce plan comprend:

- a) un descriptif des caractéristiques du corridor de fret, y compris des goulets d'étranglement, ainsi que le programme des mesures nécessaires à la création du corridor de fret;
- b) les éléments essentiels de l'étude sur le transport et le trafic visée au paragraphe 3;
- c) les objectifs fixés pour les corridors de fret, notamment en termes de performance du corridor de fret, exprimée en qualité de service et en capacité du corridor de fret conformément aux dispositions de l'article 17;
- d) le plan d'investissement visé à l'article 10; et
- e) les mesures visant à mettre en œuvre les dispositions des articles 11 à 17.

2. Le comité de gestion révisé régulièrement le plan de mise en œuvre, en tenant compte de l'évolution de sa mise en œuvre, du marché de fret ferroviaire sur le corridor de fret et des performances mesurées conformément aux objectifs visés au paragraphe 1, point c).

3. Le comité de gestion mène périodiquement une étude sur le transport et le trafic portant sur les évolutions de trafic constatées et attendues sur le corridor de fret et couvrant les différents types de trafic, tant en ce qui concerne le transport de marchandises que le transport de passagers.

4. Le plan de mise en œuvre tient compte du développement des terminaux pour répondre aux besoins du fret ferroviaire circulant sur le corridor de fret.

*Article 9***Consultation des candidats**

En vue d'une participation adéquate des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret, le comité de gestion instaure des mécanismes de consultation. Il s'assure notamment que les candidats sont consultés avant que le plan de mise en œuvre visé à l'article 8 soit soumis au comité exécutif.

CHAPITRE III

INVESTISSEMENTS RELATIFS AU CORRIDOR DE FRET*Article 10***Planification des investissements**

1. Le comité de gestion élabore et révisé périodiquement un plan d'investissement qu'il soumet pour approbation au comité exécutif. Ce plan comprend:

- a) la liste des projets prévus pour l'extension, le renouvellement ou le redéploiement des infrastructures ferroviaires et de leurs équipements existant le long du corridor de fret ainsi que des besoins financiers y afférents et des sources de financement;

- b) un plan de déploiement relatif aux systèmes interopérables le long du corridor de fret qui satisfait aux exigences essentielles et aux spécifications techniques d'interopérabilité applicables au réseau définies par la directive 2008/57/CE. Ce plan de déploiement s'appuie sur une analyse coûts-bénéfices de l'utilisation des systèmes interopérables;
- c) un plan de gestion de la capacité des trains de marchandises pouvant circuler sur le corridor de fret. Ce plan peut s'appuyer sur l'augmentation de la longueur, du gabarit de chargement ou de la charge à l'essieu autorisés pour les trains qui circulent sur le corridor de fret; et
- d) le cas échéant, la mention de la contribution de l'Union envisagée au titre des programmes financiers de l'Union.

2. L'application du présent article ne porte pas atteinte à la compétence des États membres en ce qui concerne la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire.

Article 11

Coordination des travaux

Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coordonnent et publient, de la manière appropriée et selon un calendrier adapté, leur programmation de tous les travaux à effectuer sur l'infrastructure et ses équipements qui restreindraient la capacité disponible sur le corridor de fret.

CHAPITRE IV

GESTION DU CORRIDOR DE FRET

Article 12

Guichet unique pour les demandes de capacités d'infrastructure

1. Le comité de gestion d'un corridor de fret désigne ou crée un organe commun et/ou un système d'information fondé sur la collaboration entre les gestionnaires de l'infrastructure donnant aux candidats la possibilité de demander, en un seul endroit et une seule opération, des capacités d'infrastructure pour un train de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor de fret (ci-après dénommé «guichet unique»).
2. Le guichet unique fournit également des informations de base concernant la répartition des capacités d'infrastructures, notamment les informations visées à l'article 16.
3. Le guichet unique transmet sans tarder toute demande de capacités d'infrastructure aux gestionnaires de l'infrastructure compétents et, le cas échéant, aux organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE, qui prennent une décision sur cette demande conformément à l'article 13 et au chapitre III de ladite directive.
4. Les activités du guichet unique sont exercées dans des conditions transparentes et non discriminatoires. Ces activités sont soumises au contrôle des organismes de contrôle conformément à l'article 18.

Article 13

Capacités allouées aux trains de marchandises

1. Les États membres coopèrent en ce qui concerne la définition du cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure dans le corridor de fret, conformément à leurs compétences telles que définies à l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE.
 2. Le comité de gestion évalue les besoins en capacité à allouer aux trains de marchandises circulant sur le corridor de fret en tenant compte de l'étude sur le transport et le trafic visée à l'article 8, paragraphe 3, du présent règlement, des demandes de capacités d'infrastructure liées aux horaires de service passé et actuel et des accords-cadres.
 3. En s'appuyant sur l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article, les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret définissent et organisent conjointement des sillons internationaux préétablis pour les trains de marchandises conformément à la procédure visée à l'article 15 de la directive 2001/14/CE en reconnaissant les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers. Ces sillons préétablis font l'objet d'une publication au plus tard trois mois avant la date finale de réception des demandes de capacités visées à l'annexe III de la directive 2001/14/CE. Les gestionnaires de l'infrastructure de plusieurs corridors de fret peuvent, si nécessaire, coordonner des sillons internationaux préétablis offrant des capacités sur les corridors de fret concernés.
 4. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret allouent tout d'abord ces sillons préétablis aux trains de marchandises qui traversent au moins une frontière.
 5. Si les besoins du marché et l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article le justifient, les gestionnaires de l'infrastructure définissent conjointement la réserve de capacités des trains de marchandises internationaux circulant sur les corridors de fret en reconnaissant les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers, et maintiennent cette réserve disponible dans le cadre de leurs horaires de service définitifs afin de leur permettre de répondre rapidement et de façon appropriée aux demandes ad hoc de capacités visées à l'article 23 de la directive 2001/14/CE. Cette capacité est réservée jusqu'à un délai antérieur à sa date de programmation et arrêté par le comité de gestion. Ce délai ne dépasse pas 90 jours.
- La définition de la réserve de capacités s'appuie sur l'évaluation visée au paragraphe 2. Cette réserve de capacités n'est créée qu'à condition qu'il existe un réel besoin du marché.
6. Le comité de gestion promeut la coordination des règles de priorité relatives à la répartition des capacités sur le corridor de fret.

7. Sauf en cas de force majeure, un sillon alloué à une opération de fret en vertu du présent article ne peut pas être annulé moins d'un mois avant son horaire prévu dans l'horaire de service sauf si le candidat concerné donne son accord pour une telle annulation. Dans un tel cas, le gestionnaire de l'infrastructure concerné s'efforce de proposer au candidat un sillon d'une qualité et d'une fiabilité équivalentes, que le candidat a le droit d'accepter ou de refuser. La présente disposition est sans préjudice des éventuels droits que pourrait avoir le candidat en vertu d'un accord visé à l'article 19, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE.

8. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret et le groupe consultatif visé à l'article 7, paragraphe 6, mettent en place des procédures pour assurer une coordination optimale de la répartition des capacités entre les gestionnaires de l'infrastructure, à la fois pour les demandes visées à l'article 12, paragraphe 1, et pour les demandes reçues par les gestionnaires de l'infrastructure concernés. Il y a lieu également de tenir compte de l'accès aux terminaux.

9. Aux paragraphes 4 et 8 du présent article, les références aux gestionnaires de l'infrastructure englobent aussi, s'il y a lieu, les organismes de répartition visés à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE.

Article 14

Gestion du trafic

1. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret mettent en place des procédures de coordination de la gestion du trafic le long du corridor de fret et peuvent mettre en place des procédures de coordination de la gestion du trafic le long de plusieurs corridors de fret.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret et le groupe consultatif visé à l'article 7, paragraphe 6, mettent en place des procédures pour assurer une coordination optimale entre l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et celle des terminaux.

Article 15

Gestion du trafic en cas de perturbations

1. Le comité de gestion adopte des objectifs communs en termes de ponctualité et/ou des lignes directrices en matière de gestion du trafic en cas de perturbation de la circulation des trains sur le corridor de fret.

2. Chaque gestionnaire de l'infrastructure concerné établit des règles de priorité applicables à la gestion des différents types de trafic sur les tronçons des corridors de fret qui relèvent de sa responsabilité, conformément aux objectifs communs et/ou lignes directrices visés au paragraphe 1 du présent article. Ces règles de priorité sont publiées dans le document de référence du réseau visé à l'article 3 de la directive 2001/14/CE.

3. Les principes permettant de définir les règles de priorité prévoient au moins que le sillon visé à l'article 13, paragraphes 3 et 5, alloué aux trains de marchandises qui respectent leur horaire prévu dans l'horaire de service ne peut être modifié, dans la mesure du possible. Les principes permettant de définir les règles de priorité visent à réduire au minimum le temps de rétablissement total du réseau au vu des besoins de tous les types de transport. À cette fin, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent coordonner la gestion des différents types de trafic le long de plusieurs corridors de fret.

Article 16

Informations sur les conditions d'utilisation du corridor de fret

Le comité de gestion établit, met régulièrement à jour et publie un document qui contient:

- toutes les informations figurant dans les documents de référence des réseaux nationaux qui concernent le corridor de fret, établis conformément à la procédure prévue à l'article 3 de la directive 2001/14/CE;
- la liste et les caractéristiques des terminaux, notamment les informations concernant les conditions et modalités d'accès aux terminaux;
- les informations relatives aux procédures visées à l'article 13, paragraphe 8, et à l'article 14, paragraphe 2; et
- le plan de mise en œuvre.

Article 17

Qualité du service sur le corridor de fret

1. Les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret encouragent la compatibilité entre les systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 11 de la directive 2001/14/CE.

2. Le comité de gestion surveille les performances des services de fret ferroviaire sur le corridor de fret et publie les résultats de cette surveillance une fois par an.

3. Le comité de gestion organise une enquête de satisfaction des utilisateurs du corridor de fret et en publie les résultats une fois par an.

Article 18

Organismes de contrôle

1. Les organismes de contrôle visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE coopèrent pour surveiller la concurrence sur le corridor de fret. En particulier, ils assurent un accès non discriminatoire au corridor et constituent les instances de recours prévues à l'article 30, paragraphe 2, de ladite directive. Ils échangent les informations nécessaires obtenues auprès des gestionnaires de l'infrastructure et d'autres parties concernées.

2. En cas de plainte d'un candidat auprès d'un organisme de contrôle en ce qui concerne des services internationaux de fret ferroviaire, ou dans le cadre d'une enquête menée de sa propre initiative par un organisme de contrôle, celui-ci consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres traversés par le sillon international pour le train de marchandises concerné et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

3. Les organismes de contrôle consultés en vertu du paragraphe 2 fournissent à l'organisme de contrôle concerné toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur législation nationale. Ces informations peuvent uniquement être utilisées aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées au paragraphe 2.

4. L'organisme de contrôle saisi de la plainte ou ayant lancé l'enquête de sa propre initiative transmet les informations pertinentes à l'organisme de contrôle compétent afin que celui-ci prenne des mesures à l'égard des parties concernées.

5. Tous les représentants associés des gestionnaires de l'infrastructure visés à l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE veillent à ce que soient fournies sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées au paragraphe 2 du présent article et demandées par l'organisme de contrôle de l'État membre dans lequel se trouve le représentant associé. Cet organisme de contrôle est autorisé à transmettre les informations relatives au sillon ferroviaire international concerné aux organismes de contrôle visés au paragraphe 2 du présent article.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 19

Comité

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 11 bis de la directive 91/440/CEE.

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

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

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

Article 20

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 4, paragraphe 8, est conféré à la Commission pour une période de cinq années suivant l'entrée en vigueur du présent règlement. La Commission présente un rapport relatif aux pouvoirs délégués au plus tard six mois avant la fin de la période de cinq années. La délégation de pouvoir est automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque conformément à l'article 21.

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

3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 21 et 22.

Article 21

Révocation de la délégation

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 20 peut être révoquée par le Parlement européen ou le Conseil.

2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir informe l'autre institution et la Commission, au plus tard un mois avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient être l'objet d'une révocation ainsi que les motifs de celle-ci.

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

Article 22

Objections aux actes délégués

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

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

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

*Article 23***Suivi de la mise en œuvre**

Le comité exécutif visé à l'article 7, paragraphe 1, présente à la Commission tous les deux ans à compter de la mise en place d'un corridor de fret les résultats du plan de mise en œuvre pour le corridor concerné. La Commission analyse ces résultats et informe le comité visé à l'article 19 de son analyse.

*Article 24***Rapport**

La Commission examine périodiquement l'application du présent règlement. Elle soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil, pour la première fois le ... (*) au plus tard et ensuite tous les trois ans.

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

Fait à ...,

Par le Parlement européen

Le président

...

*Article 25***Mesures transitoires**

Le présent règlement ne s'applique pas à la République de Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

*Article 26***Entrée en vigueur**

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

*Article 27***Publication**

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

Par le Conseil

Le président

...

(*) Cinq ans suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

ANNEXE I

Liste des itinéraires principaux des corridors de fret

| | États membres | Itinéraires principaux ⁽¹⁾ |
|----|----------------------------|---|
| 1. | BE, NL, DE, IT | Zeebrugge - Anvers/Rotterdam-Duisburg-[Bâle]-Milan-Gênes |
| 2. | NL, BE, LU, FR | Rotterdam-Anvers-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Bâle] |
| 3. | SE, DK, DE, AT, IT | Stockholm-Malmö-Copenhague-Hambourg-Innsbruck-Vérone-Palermo |
| 4. | PT, ES, FR | Sines-Lisbonne/Leixoes -Madrid-San Sebastian-Bordeaux-Paris-Metz Sines-Elvas/Algésiras |
| 5. | PL, CZ, SK, AT, IT, SI | Gdynia-Katowice-Ostrava/Zilina-Vienne-Trieste/Koper |
| 6. | ES, FR, IT, SI, HU | Almería-Valence/Madrid-Saragosse/Barcelone -Marseille-Lyon-Turin-Udine-Trieste/ Koper-Ljubljana -Budapest-Zahony (frontière entre la Hongrie et l'Ukraine) |
| 7. | CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL | Prague-Vienne/Bratislava-Budapest -Bucarest-Constanta -Vidin-Sofia-Thessalonique-Athènes |
| 8. | DE, NL, BE, PL, LT | Bremerhaven/Rotterdam/Anvers - Aix-la-Chapelle/ Berlin-Varsovie-Terespol (frontière entre la Pologne et la Biélorussie)/Kaunas |
| 9. | CZ, SK | Prague - Horni Lideč - Žilina-Košice-Čierna nad Tisou - (frontière entre la Slovaquie et l'Ukraine) |

⁽¹⁾ Le signe «/» correspond à des itinéraires alternatifs.

ANNEXE II

Critères à prendre en compte tels que visés aux articles 4 et 5

- a) la cohérence du corridor de fret avec le RTE-T, les corridors ERTMS et/ou les corridors définis par le RNE;
- b) l'intégration des projets prioritaires du RTE-T ⁽¹⁾ au corridor de fret;
- c) la traversée par le corridor de fret du territoire d'au moins trois États membres, ou de deux États membres si la distance entre les terminaux ferroviaires desservis par le corridor de fret est supérieure à 500 kilomètres;
- d) l'intérêt des candidats pour le corridor de fret;
- e) l'équilibre entre les coûts et les bénéfices socio-économiques découlant de la mise en place du corridor de fret;
- f) la cohérence de l'ensemble des corridors de fret proposés par les États membres pour parvenir à la mise en place d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif;
- g) la présence d'une bonne interconnexion avec les autres modes de transport, notamment grâce à un réseau adéquat de terminaux, y compris dans les ports maritimes et à l'intérieur des terres;
- h) le cas échéant, de meilleures interconnexions entre les États membres et les pays tiers voisins.

⁽¹⁾ Voir l'annexe III de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 228 du 9.9.1996, p. 1).

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 15 décembre 2008, la Commission a présenté sa proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

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

Le 11 juin 2009, le Conseil est parvenu à un accord politique sur la proposition de règlement.

Le 22 février 2010, le Conseil a adopté sa position en première lecture conformément à la procédure législative ordinaire prévue à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Lors de ses travaux, le Conseil a tenu compte des avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾ et du Comité des régions ⁽²⁾.

II. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIERE LECTURE

1. Généralités

Le 15 décembre 2008, la Commission a présenté sa proposition de règlement relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. L'objectif du règlement proposé est de mettre en place un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif composé de corridors internationaux fournissant aux opérateurs une infrastructure de transport de fret efficace et de grande qualité. Les opérateurs ferroviaires devraient en conséquence être en mesure d'offrir un service efficace et de qualité et être plus compétitifs sur le marché des transports de marchandises. À cette fin, la proposition établit les règles concernant la création et la modification des corridors de fret, leur organisation et leur gestion ainsi que des mesures pour la mise en œuvre des corridors de fret, la planification des investissements et la gestion des capacités et du trafic.

La position du Conseil en première lecture établit un cadre cohérent pour la mise en place d'un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Elle prévoit une procédure plus simple, basée sur une liste des itinéraires principaux des corridors, pour la mise en place de corridors de fret initiaux. Cette liste initiale devrait être complétée par les États membres non mentionnés à l'annexe I du règlement, qui mettront en place des corridors de fret à un stade ultérieur. L'approche du Conseil prévoit en outre des possibilités de dérogations. Elle inclut par ailleurs un système de gouvernance des corridors de fret mieux structuré. Le Conseil est également convenu de mettre en place pour les demandes de sillons destinés aux trains de marchandises un système plus souple basé sur une coopération renforcée entre les gestionnaires de l'infrastructure.

2. Principales questions

i) Sélection des corridors de fret

La Commission a proposé une procédure selon laquelle chaque État membre devrait créer au moins un corridor avec l'autre (les autres) État(s) membre(s) concerné(s). En outre, certains États membres seraient tenus de créer au moins deux ou trois corridors en fonction de la performance annuelle exprimée en tonnes-kilomètres de fret ferroviaire dans ces États membres.

Le Conseil a adopté une autre solution prévoyant la mise en place, dans des délais déterminés, des corridors de fret initiaux sur la base de la liste des itinéraires principaux des corridors figurant à l'annexe I du règlement et l'obligation pour les États membres non mentionnés dans cette liste de participer à la mise en place d'au moins un corridor de fret. Les États membres participent également à la mise en place du corridor ou à la prolongation d'un corridor existant afin de garantir qu'un État membre voisin s'acquitte de l'obligation d'établir au moins un corridor de fret.

La solution évoquée ci-dessus comporte deux dérogations possibles à l'obligation de participer à la mise en place d'un corridor de fret. Une première dérogation serait justifiée dans certains cas, notamment lorsque l'on constate un manque d'intérêt des candidats susceptibles d'utiliser le corridor ou l'absence de bénéfice socio-économique, ou lorsque la mise en place du corridor imposerait une charge disproportionnée. Une telle dérogation doit faire l'objet d'une décision de la Commission prise conformément à la procédure de comité. La seconde dérogation pourrait s'appliquer à un État membre doté d'un réseau ferroviaire dont l'écartement des rails est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union.

⁽¹⁾ Avis du 15 juillet 2009 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ (Non encore paru au Journal officiel).

Le Parlement européen a adopté les amendements suivants à la proposition de la Commission:

- Le corridor de fret devrait relier au moins deux États membres et être compatible avec le RTE-T ou avec les corridors ERTMS. Au besoin, certaines sections non incluses dans le RTE-T qui ont un volume élevé ou potentiellement élevé de trafic de fret peuvent faire partie du corridor;
- La création ou la modification d'un corridor fret est décidée par les États membres concernés, qui communiquent au préalable leurs intentions à la Commission, en joignant une proposition élaborée avec les gestionnaires de l'infrastructure concernés et tenant compte des initiatives et des avis des entreprises ferroviaires utilisatrices ou intéressées par le corridor. Les entreprises ferroviaires intéressées peuvent participer à la procédure, chaque fois que des investissements substantiels les concernent;
- Les critères retenus pour la création de corridors fret devraient être définis d'une manière adaptée aux besoins spécifiques des États membres et des gestionnaires de l'infrastructure, lesquels doivent disposer d'une marge de décision et de gestion suffisante;
- au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du règlement, le territoire de chaque État membre doit accueillir au moins un corridor de fret;
- La Commission prend acte des propositions de création du corridor de fret, et vérifie leur conformité avec les critères d'évaluation énoncés à l'annexe du règlement.

ii) *Gouvernance des corridors de fret*

La Commission a proposé que pour chaque corridor de fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés créent un organe de gouvernance chargé de l'élaboration, du pilotage de la réalisation et de la mise à jour du plan de mise en œuvre du corridor de fret. En outre, un groupe de travail composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux stratégiques du corridor de fret devrait être constitué. Le groupe de travail pourrait émettre un avis sur toute proposition de l'organe de gouvernance qui aurait des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux stratégiques. L'organe de gouvernance ne pourrait pas prendre de décision contraire à cet avis.

Le Conseil a modifié la proposition de la Commission et décidé que pour chaque corridor de fret, les États membres concernés mettent en place un comité exécutif chargé de définir les objectifs généraux du corridor de fret, de superviser et de prendre les mesures prévues en ce qui concerne la mise en œuvre et la planification des investissements. Le comité exécutif se compose de représentants des autorités des États membres concernés.

En outre, pour chaque corridor de fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés mettent en place un comité de gestion chargé de prendre les mesures prévues en matière de mise en œuvre, de planification des investissements, de capacités d'infrastructure et de qualité du service. Le comité de gestion se compose de représentants des gestionnaires de l'infrastructure.

Le comité de gestion crée également un groupe consultatif composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux du corridor de fret. Ce groupe consultatif peut émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux. Il peut aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tient compte de tous ces avis.

Le Parlement européen a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission. Toutefois, en ce qui concerne la disposition relative à la création d'un organe de gouvernance pour chaque corridor de fret, il a suggéré que les entreprises ferroviaires intéressées ou les regroupements de telles entreprises utilisant le corridor jouent régulièrement un rôle consultatif au sein de cet organe.

Le Parlement européen a en outre suggéré que les États membres concernés établissent un comité exécutif chargé d'autoriser le plan de mise en œuvre du corridor à réaliser par l'organe de gouvernance et de superviser son exécution.

Enfin, le groupe de travail composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux stratégiques du corridor de fret, mis en place conformément à la proposition de la Commission, devrait également comprendre des représentants des ports fluviaux et maritimes.

iii) *Terminaux stratégiques et fret prioritaire*

La Commission a proposé que l'organe de gouvernance arrête une stratégie relative au développement des terminaux stratégiques pour qu'ils soient en mesure de répondre aux besoins du fret ferroviaire circulant sur le corridor de fret.

La Commission a en outre proposé que l'organe de gouvernance définisse des classes de type de trafic de marchandises valables sur l'ensemble du corridor de fret. Au moins une de ces classes, dénommée «fret prioritaire», comprendrait les marchandises dont le transport est très sensible au temps, et qui doivent donc bénéficier d'un temps de transport performant et d'une ponctualité garantie.

Dans sa position en première lecture, le Conseil a supprimé les articles proposés par la Commission concernant ces aspects. S'agissant des terminaux stratégiques, le Conseil a estimé qu'il convenait de laisser le pouvoir de décision au marché. Quant au fret prioritaire, le Conseil a considéré qu'il risquait d'entraîner une discrimination, en particulier à l'encontre des trains de passagers.

Le Parlement européen a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission. Toutefois, en ce qui concerne les terminaux stratégiques, il a suggéré d'ajouter une référence à une stratégie intégrée incluant des nœuds intermodaux le long des corridors de fret. Cette stratégie devrait comprendre la coopération avec les autorités régionales, locales et nationales, l'acquisition de terrains pour la construction de terminaux ferroviaires de marchandises et une obtention plus aisée de fonds permettant de soutenir ces projets. En outre, l'organe de gouvernance devrait veiller à ce que suffisamment de terminaux soient créés à des endroits stratégiques, en fonction des prévisions relatives au volume du trafic.

En ce qui concerne l'article sur le fret prioritaire, le Parlement européen a décidé de changer le titre en «Classes standard de sillons dans les corridors de fret», le texte de l'article devant être adapté en conséquence et faire référence à des mises à jour périodiques des classes standard de sillons pour les trains de marchandises, qui devraient être valables sur l'ensemble du corridor de fret. Au moins une de ces classes (dénommée «fret rapide») devrait comprendre un sillon bénéficiant d'un temps de transport performant et d'une ponctualité garantie. En outre, les critères de définition des classes standard de trafic de marchandises devraient être adoptés par l'organe de gouvernance après consultation des candidats susceptibles d'utiliser le corridor de fret.

iv) *Guichet unique pour les demandes de sillons internationaux*

La Commission a proposé que l'organe de gouvernance mette en place un guichet unique auquel toutes les demandes de sillons pour des trains de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor de fret devraient être adressées.

Le Conseil n'a pas pu accepter la procédure obligatoire proposée par la Commission mais a décidé que le comité de gestion d'un corridor de fret désignerait ou créerait un organe commun et/ou un système d'information fondé sur la collaboration entre les gestionnaires de l'infrastructure donnant aux candidats la possibilité de demander, en un seul endroit et une seule opération, des capacités d'infrastructure pour un train de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor de fret.

Le Parlement européen a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission. Toutefois, il a décidé de suggérer que les différents gestionnaires de l'infrastructure d'un corridor de fret puissent être chargés de jouer le rôle de point d'accès au guichet unique pour les candidats qui font une demande de sillons.

v) *Candidats autorisés*

La proposition de la Commission prévoit le droit pour des candidats autres que les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent de demander des sillons pour le transport de marchandises lorsque ces derniers concernent une ou plusieurs sections du corridor de fret.

Le Conseil a supprimé l'article relatif aux candidats autorisés proposé par la Commission. Le Conseil accepte uniquement la possibilité, pour des candidats autres que les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent, de demander des infrastructures pour certaines sections de sillons lorsque ces sillons sont situés dans des États membres dont le droit national admet ce type de demandes.

Le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission en en modifiant légèrement le texte.

vi) *Gestion du trafic en cas de perturbations*

La Commission a proposé que les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret établissent et publient les règles de priorité entre les différents types de trafic en cas de perturbation de la circulation sur le corridor de fret. Ces règles de priorité devraient prévoir au moins que le sillon affecté à un train de fret prioritaire qui respecte les dispositions initiales relatives à son sillon ne peut être ni réaffecté à un autre train ni modifié, sauf si le détenteur initial du sillon donne son accord pour sa réaffectation à un autre train ou sa modification.

Le Conseil a révisé la proposition de la Commission et décidé que le comité de gestion adopte des objectifs communs en termes de ponctualité et/ou des lignes directrices en matière de gestion du trafic en cas de perturbation de la circulation des trains sur le corridor de fret. Sur la base de ces objectifs et/ou lignes directrices, chaque gestionnaire de l'infrastructure concerné établit ensuite des règles de priorité applicables à la gestion des différents types de trafic sur le corridor de fret. Les principes permettant de définir les règles de priorité visent à réduire au minimum le temps de rétablissement total du réseau au vu des besoins de tous les types de transport.

Le Parlement européen a suivi dans une large mesure la proposition de la Commission mais a suggéré que les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret établissent et publient les règles de priorité entre les différents types de sillon, et en particulier ceux attribués aux trains en retard, en cas de perturbation de la circulation, pour chaque partie du corridor de fret du réseau. Les gestionnaires de l'infrastructure procèdent de la sorte sur proposition de l'organe de gouvernance du corridor de fret et compte tenu des principes et des plans visés dans l'article.

vii) *Dérogation*

La Commission a proposé qu'un État membre puisse déroger, le cas échéant, aux dispositions du règlement en adressant une demande de dérogation motivée à la Commission. La Commission devrait adopter une décision sur cette demande, conformément à une procédure consultative définie, en tenant compte de la situation géographique et du développement des services ferroviaires de transport de marchandises dans l'État membre qui a fait la demande de dérogation.

Le Conseil a supprimé la disposition en question proposée par la Commission. Il a par contre accepté un article relatif à des «mesures transitoires» prévoyant que les obligations en matière de mise en œuvre du règlement ne s'appliquent pas à la République de Chypre et à la République de Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

Le Parlement européen a suivi la proposition de la Commission.

3. Autres amendements adoptés par le Parlement européen

D'autres amendements non repris dans la position du Conseil en première lecture portaient notamment sur les éléments suivants:

- une référence à l'optimisation et à la fiabilité du trafic de fret ferroviaire;
- des programmes de recherche, le programme Marco Polo et d'autres politiques et fonds de l'Union comme le Fonds de cohésion;
- la mise en place de liaisons efficaces et suffisantes avec les autres modes de transport, de manière à développer un réseau de transport de fret performant et intégré;
- la procédure de définition des indicateurs de performance;
- des modifications des définitions figurant à l'article 2;
- la mise à jour du plan de mise en œuvre;
- l'ajout d'une référence aux éventuels goulets d'étranglement;
- un programme visant à améliorer le corridor de fret;
- une étude de marché à mettre à jour périodiquement;

- des programmes de création et d'amélioration des performances du corridor de fret;
- les candidats à l'utilisation du corridor de fret;
- la stratégie relative aux plans d'investissement;
- les plans d'investissement;
- une réserve de capacités;
- une redevance pour les sillons alloués mais non utilisés;
- les règles de priorité;
- la cohérence entre les différents systèmes d'amélioration des performances;
- les informations à fournir aux organismes de contrôle par les gestionnaires de l'infrastructure et les autres tiers impliqués dans un processus de répartition internationale de capacités.

III. CONCLUSION

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

POSITION (UE) N° 3/2010 DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché

Adoptée par le Conseil le 1^{er} mars 2010

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

(2010/C 114 E/02)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Les forêts présentent de multiples avantages sur les plans environnemental, économique et social, notamment par le bois et les produits forestiers non ligneux ainsi que les services environnementaux qu'elles fournissent.
- (2) En raison de la demande mondiale croissante de bois et de produits dérivés, conjuguée aux lacunes institutionnelles et à la faiblesse de la gouvernance constatées dans le secteur forestier dans plusieurs pays producteurs de bois, l'exploitation illégale des forêts et le commerce qui y est associé deviennent de plus en plus préoccupants.
- (3) L'exploitation illégale des forêts est un problème largement répandu qui suscite de vives préoccupations au niveau international. Elle représente une sérieuse menace pour les forêts dans la mesure où elle contribue à la déforestation, qui est responsable de près de 20 % des émissions de CO₂, menace la biodiversité et nuit à la gestion et au développement durables des forêts, y compris à la viabilité commerciale des opérateurs qui exercent leurs activités conformément à la législation applicable. Elle a en outre des implications sociales, politiques et économiques.
- (4) La communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 21 mai 2003 intitulée «Application des réglementations forestières, gouvernance et échanges

commerciaux (FLEGT): Proposition relative à un plan d'action de l'Union européenne» proposait une série de mesures visant à soutenir les efforts déployés à l'échelle internationale pour lutter contre l'exploitation illégale des forêts et le commerce qui y est associé.

- (5) Le Parlement européen et le Conseil ont accueilli favorablement cette communication, et ont reconnu qu'il était nécessaire que l'Union contribue aux efforts déployés à l'échelle mondiale pour lutter contre l'exploitation illégale des forêts.
- (6) Conformément à l'objectif de ladite communication, à savoir faire en sorte que seuls les produits dérivés du bois ayant été produits conformément à la législation nationale du pays producteur puissent entrer sur le territoire de l'Union, cette dernière négocie des accords de partenariat volontaires (APV) avec les pays producteurs de bois (pays partenaires); ces accords font obligation aux parties de mettre en œuvre un régime d'autorisation et de réglementer les échanges commerciaux du bois et des produits dérivés spécifiés dans les APV.
- (7) Vu l'ampleur considérable et l'urgence du problème, il est nécessaire de soutenir activement la lutte contre l'exploitation illégale des forêts et le commerce qui y est associé, de compléter et renforcer l'initiative des APV et d'améliorer les synergies entre les politiques destinées à la conservation des forêts et celles visant à atteindre un niveau élevé de protection de l'environnement, notamment la lutte contre le changement climatique et la perte de biodiversité.
- (8) Il importe que les efforts déployés par les pays qui ont conclu des APV FLEGT avec l'Union ainsi que les principes consacrés par ces accords, en particulier en ce qui concerne la définition du bois issu de l'exploitation légale des forêts, soient reconnus. Il y a lieu également de tenir compte du fait que, dans le cadre du régime d'autorisation FLEGT, seuls le bois issu d'une récolte conforme à la législation nationale applicable et les produits dérivés provenant de ce bois sont exportés vers l'Union. Il convient dès lors de considérer les bois utilisés dans les produits dérivés énumérés aux annexes II et III du règlement (CE) n° 2173/2005 du Conseil du 20 décembre 2005 concernant la mise en place d'un régime d'autorisation FLEGT relatif aux importations de bois dans la Communauté européenne ⁽⁴⁾, originaires des pays partenaires figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 2173/2005 du Conseil, comme étant issus d'une récolte légale pour autant qu'ils respectent ledit règlement et toute disposition d'application.

⁽¹⁾ JO C 318 du 23.12.2009, p. 88.

⁽²⁾ JO C [...] du [...], p. [...].

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 22 avril 2009 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 347 du 30.12.2005, p. 1.

- (9) Il y a également lieu de prendre en considération le fait que la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) oblige les parties à la convention à n'accorder un permis CITES pour l'exportation que lorsque du bois d'une espèce inscrite aux annexes de la CITES a été récolté en conformité notamment avec la législation nationale applicable dans le pays d'exportation. Il convient dès lors de considérer que les bois des espèces inscrites aux annexes A, B ou C du règlement (CE) n° 338/97 du Conseil du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce ⁽¹⁾ sont issus d'une récolte légale pour autant qu'ils soient conformes audit règlement et à toute disposition d'application.
- (10) Étant donné la complexité de l'exploitation illégale des forêts en terme de facteurs sous-jacents et de conséquences, il conviendrait, pour décourager les pratiques illicites, d'agir sur le comportement des opérateurs.
- (11) En l'absence d'une définition reconnue au niveau international, il convient que la législation du pays où le bois a été récolté serve de base pour définir ce que l'on entend par exploitation illégale des forêts.
- (12) De nombreux produits du bois font l'objet de multiples transformations avant et après leur mise sur le marché initiale. Afin d'éviter d'imposer des charges administratives inutiles, il convient que les exigences du présent règlement s'appliquent aux seuls opérateurs mettant du bois et des produits dérivés sur le marché intérieur pour la première fois, plutôt qu'à tous les opérateurs qui interviennent dans la chaîne de distribution.
- (13) Compte tenu de la charge disproportionnée qui pèserait sur les opérateurs s'ils étaient tenus de fournir des informations sur l'origine du bois pour les produits fabriqués en bois recyclé, de tels produits devraient être exclus du champ d'application du présent règlement.
- (14) Il y a lieu que les opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés pour la première fois sur le marché intérieur fassent diligence en appliquant un système de mesures et procédures (système de diligence raisonnable) pour réduire le plus possible le risque de mise sur le marché intérieur de bois issu d'une récolte illégale et de produits dérivés provenant de ce bois.
- (15) Le système de diligence raisonnable comporte trois éléments inhérents à la gestion du risque: l'accès à l'information, l'évaluation du risque et l'atténuation du risque identifié. Il convient que le système de diligence raisonnable donne accès aux informations concernant les sources d'approvisionnement et les fournisseurs du bois et des produits dérivés mis sur le marché intérieur pour la première fois, y compris des informations pertinentes portant par exemple sur le respect de la législation applicable. Sur la base de ces informations, les opérateurs devraient procéder à une évaluation du risque. Lorsqu'un risque est identifié, les opérateurs devraient atténuer ce risque de manière proportionnée au risque identifié, en vue d'empêcher la mise sur le marché communautaire de bois issu d'une récolte illégale et de produits dérivés provenant de ce bois.
- (16) Afin d'éviter toute charge administrative inutile, les opérateurs qui utilisent déjà des systèmes ou des procédures qui satisfont aux exigences du présent règlement ne devraient pas être tenus de mettre en place de nouveaux systèmes.
- (17) Afin de reconnaître les bonnes pratiques dans le secteur forestier, la certification ou d'autres systèmes de vérification tierce partie qui comprennent une vérification du respect de la législation applicable peuvent être utilisés dans le cadre de la procédure d'évaluation du risque.
- (18) La filière bois revêt une importance fondamentale pour l'économie de l'Union. Les organisations d'opérateurs sont des acteurs importants dans ce secteur, car elles représentent ses intérêts à grande échelle et interagissent avec un large éventail de parties intéressées. Ces organisations ont également l'expertise et la capacité d'analyser la législation pertinente et d'aider leurs membres à se mettre en conformité, mais elles ne devraient pas utiliser ces compétences pour dominer le marché. Afin de faciliter la mise en œuvre du présent règlement et de contribuer au développement des bonnes pratiques, il convient de reconnaître les organisations qui ont mis en place un système de diligence raisonnable rencontrant les prescriptions dudit règlement. Une liste de ces organisations reconnues devrait être publiée afin que les opérateurs puissent faire appel à de telles organisations de contrôle reconnues.
- (19) Il y a lieu que les autorités compétentes vérifient que les opérateurs se conforment effectivement aux obligations établies dans le présent règlement. À cette fin, il convient que les autorités compétentes procèdent à des contrôles officiels, le cas échéant, qui peuvent comprendre des contrôles dans les locaux de l'opérateur, et qu'elles soient capables de demander aux opérateurs d'adopter des mesures correctives si besoin est.
- (20) Il convient que les autorités compétentes tiennent un registre des contrôles et mettent à la disposition de chaque demandeur les informations pertinentes, conformément à la directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement ⁽²⁾.
- (21) Compte tenu du caractère international de l'exploitation illégale des forêts et du commerce qui y est associé, il convient que les autorités compétentes coopèrent entre elles, ainsi qu'avec les autorités administratives des pays tiers et avec la Commission.
- (22) Il y a lieu que les États membres veillent à ce que les infractions au présent règlement soient passibles de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives.

⁽¹⁾ JO L 61 du 3.3.1997, p. 1.

⁽²⁾ JO L 41 du 14.2.2003, p. 26.

- (23) Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE) concernant les procédures pour la reconnaissance et le retrait de la reconnaissance des organisations de contrôle, concernant des critères pertinents supplémentaires d'évaluation du risque qui peuvent être nécessaires pour compléter ceux déjà prévus par le présent règlement et concernant la liste du bois et des produits dérivés auxquels le présent règlement s'applique. Il importe notamment que la Commission consulte des experts pendant la phase préparatoire, conformément à l'engagement qu'elle a pris dans sa communication du 9 décembre 2009 sur la mise en œuvre de l'article 290 du traité FUE.
- (24) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (25) Il y a lieu d'accorder aux opérateurs et aux autorités compétentes un délai raisonnable pour se préparer à respecter les exigences du présent règlement.
- (26) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la lutte contre l'exploitation illégale des forêts et le commerce qui y est associé, ne peut pas être réalisé par les États membres agissant séparément et peut donc, en raison de son ampleur, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé au dit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,
- provenant de bois ou de produits dérivés qui ont déjà été mis sur le marché, de même que les produits dérivés ou les composants de ces produits fabriqués à partir de bois ou de produits dérivés qui ont achevé leur cycle de vie et auraient été, sinon, éliminés comme déchets;
- b) «mise sur le marché», la fourniture, par tout moyen, quelle que soit la technique de vente utilisée, de bois ou de produits dérivés, pour la première fois sur le marché intérieur, à des fins de distribution ou d'utilisation dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit; elle inclut également la fourniture au moyen d'une technique de communication à distance, telle que définie dans la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 1997 concernant la protection des consommateurs en matière de contrats à distance ⁽²⁾;
- c) «opérateur», toute personne physique ou morale qui met du bois ou des produits dérivés sur le marché;
- d) «pays de récolte», le pays ou le territoire où le bois ou le bois utilisé dans les produits dérivés a été récolté;
- e) «issu d'une récolte légale», récolté conformément à la législation applicable dans le pays de récolte;
- f) «issu d'une récolte illégale», récolté en violation de la législation applicable dans le pays de récolte;
- g) «législation applicable», la législation en vigueur dans le pays de récolte, qui couvre les domaines suivants:
- le droit de récolter du bois dans un périmètre établi rendu officiellement public,
 - le paiement des droits de récolte et du bois, y compris les taxes liées à la récolte du bois,
 - la récolte du bois, y compris la législation environnementale et forestière qui y est directement liée,
 - les droits juridiques des tiers relatifs à l'usage et à la propriété qui sont affectés par la récolte du bois, et
 - la législation commerciale et douanière dans la mesure où le secteur forestier est concerné.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché intérieur pour la première fois, afin de réduire le plus possible le risque que du bois issu d'une récolte illégale ou des produits dérivés provenant de ce bois soient mis sur le marché.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «bois et produits dérivés», le bois et les produits dérivés indiqués dans l'annexe, à l'exception des produits dérivés

Article 3

Statut des bois et des produits dérivés couverts par la réglementation FLEGT et la CITES

Les bois utilisés dans les produits dérivés énumérés aux annexes II et III du règlement (CE) n° 2173/2005 originaires des pays partenaires figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 2173/2005 et qui sont conformes audit règlement et à ses dispositions d'application sont considérés comme étant issus d'une récolte légale aux fins du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 144 du 4.6.1997, p.19.

Les bois des espèces inscrites aux annexes A, B ou C du règlement (CE) n° 338/97 et qui sont conformes audit règlement et à ses dispositions d'application sont considérés comme issus d'une récolte légale aux fins du présent règlement.

Article 4

Obligations des opérateurs

1. Les opérateurs font diligence en vue de réduire le plus possible le risque de mise sur le marché de bois issu d'une récolte illégale ou de produits dérivés provenant de ce bois. À cette fin, ils utilisent un cadre de procédures et de mesures, ci-après dénommé «système de diligence raisonnable», établi à l'article 5.

2. Chaque opérateur maintient et évalue régulièrement le système de diligence raisonnable qu'il utilise, sauf dans le cas où l'opérateur utilise un système de diligence raisonnable établi par une organisation de contrôle visée à l'article 7.

Article 5

Systèmes de diligence raisonnable

1. Le système de diligence raisonnable visé à l'article 4, paragraphe 1, contient les éléments suivants:

a) les mesures et les procédures donnant accès aux informations suivantes concernant la fourniture par l'opérateur de bois ou de produits dérivés mis sur le marché:

- la description, y compris le nom scientifique complet, ou le nom commun de l'essence forestière, le nom commercial et le type de produit,
- le pays de récolte et, le cas échéant, la région concernée de ce pays,
- la quantité (exprimée en volume, poids ou nombre d'unités),
- le nom et l'adresse du fournisseur auquel s'est adressé l'opérateur,
- les documents ou d'autres informations indiquant que le bois et les produits dérivés sont conformes à la législation applicable;

b) les procédures d'évaluation du risque qui permettent à l'opérateur d'analyser et d'évaluer le risque que du bois issu d'une récolte illégale ou des produits dérivés provenant de ce bois soient mis sur le marché.

De telles procédures tiennent compte des informations mentionnées au point a), ainsi que des critères pertinents en matière d'évaluation du risque, notamment:

- l'assurance du respect de la législation applicable, qui peut comprendre la certification ou d'autres des systèmes

de vérification tierce partie qui couvrent le respect de la législation applicable,

- la prévalence de la récolte illégale d'essences forestières particulières,
- la prévalence de la récolte illégale dans les forêts ou des pratiques illégales dans le pays de récolte et/ou dans la région où le bois est récolté,
- la complexité de la chaîne d'approvisionnement du bois et des produits dérivés;

c) sauf si le risque identifié au cours des procédures d'évaluation du risque visées au point b) est négligeable, les procédures d'atténuation du risque, qui consistent en une série de mesures et de procédures adéquates et proportionnées pour réduire effectivement le plus possible ledit risque et qui peuvent inclure l'exigence d'informations ou de documents complémentaires et/ou l'exigence d'une vérification par une tierce partie.

2. Les modalités d'application nécessaires pour assurer la mise en œuvre uniforme du paragraphe 1, sauf en ce qui concerne des critères supplémentaires pertinents d'évaluation du risque visés au paragraphe 1, point b), deuxième alinéa, du présent article, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 16, paragraphe 2. Ces modalités d'application sont adoptées au plus tard le ... (*).

3. Afin de tenir compte de l'évolution du marché et de l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre du présent règlement, en particulier de celle qui ressort des rapports visés à l'article 18, paragraphe 3, la Commission peut adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité FUE concernant des critères supplémentaires pertinents d'évaluation du risque qui peuvent être nécessaires pour compléter ceux visés au paragraphe 1, point b), deuxième alinéa, du présent article. Lorsqu'elle adopte ces actes délégués, la Commission statue conformément aux dispositions pertinentes du présent règlement.

Les procédures visées aux articles 13, 14 et 15 s'appliquent aux actes délégués visés au présent paragraphe.

Article 6

Autorités compétentes

1. Chaque État membre désigne une ou plusieurs autorités compétentes chargées de l'application du présent règlement.

Les États membres communiquent à la Commission le nom et l'adresse des autorités compétentes ... (***) au plus tard. Ils informent la Commission de toute modification du nom ou de l'adresse des autorités compétentes.

2. La Commission publie une liste des autorités compétentes, y compris sur l'internet. La liste est mise à jour régulièrement.

(*) 18 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

(**) Six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

*Article 7***Organisations de contrôle**

1. Une organisation de contrôle exerce les fonctions suivantes:

- a) elle maintient et évalue régulièrement un système de diligence raisonnable conformément à l'article 5 et accorde aux opérateurs le droit de l'utiliser;
- b) elle vérifie que ces opérateurs utilisent convenablement son système de diligence raisonnable;
- c) elle prend les mesures appropriées en cas d'utilisation inadéquate de son système de diligence raisonnable par un opérateur, y compris la notification aux autorités compétentes de tout manquement grave et répété de la part d'un opérateur.

2. Une organisation peut demander à être reconnue comme organisation de contrôle si elle remplit les conditions suivantes:

- a) elle est dotée de la personnalité juridique et est établie légalement dans l'Union;
- b) elle a la capacité d'exercer les fonctions visées au paragraphe 1; et
- c) elle exerce ses fonctions de manière à éviter tous les conflits d'intérêts.

3. Un demandeur qui remplit les conditions fixées au paragraphe 2 est reconnu comme organisation de contrôle d'une des manières suivantes.

- a) l'autorité compétente d'un État membre reconnaît une organisation de contrôle qui prévoit d'exercer ses activités exclusivement dans cet État membre et en informe ensuite la Commission dans les meilleurs délais;
- b) la Commission, après avoir informé les États membres, reconnaît une organisation de contrôle qui prévoit d'exercer ses activités dans plus d'un État membre ou dans l'ensemble de l'Union.

4. Les autorités compétentes procèdent à des contrôles à intervalles réguliers pour vérifier que les organisations de contrôle opérant dans leur juridiction continuent d'exercer les fonctions visées au paragraphe 1 et remplissent les conditions fixées au paragraphe 2.

5. Si une autorité compétente détermine qu'une organisation de contrôle qui a été reconnue par la Commission n'exerce plus les fonctions visées au paragraphe 1 ou ne remplit plus les conditions fixées au paragraphe 2, elle en informe la Commission dans les meilleurs délais.

6. Les autorités compétentes ou la Commission peuvent retirer une reconnaissance lorsque l'autorité compétente ou la Commission a déterminé que l'organisation de contrôle n'exerce plus les fonctions visées au paragraphe 1 ou ne remplit plus les conditions fixées au paragraphe 2. L'autorité compétente ou la Commission peut retirer uniquement une reconnaissance qu'elle a délivrée elle-même. Avant le retrait d'une reconnaissance, la Commission informe les États membres concernés. Les États membres informent la Commission du retrait d'une reconnaissance.

7. Afin de compléter les règles de procédure concernant la reconnaissance et le retrait de la reconnaissance des organisations de contrôle et, si l'expérience l'exige, de les modifier, la Commission peut adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité FUE. Lorsqu'elle adopte ces actes délégués, la Commission statue conformément aux dispositions pertinentes du présent règlement.

Les procédures visées aux articles 13, 14 et 15 s'appliquent aux actes délégués visés au présent paragraphe. Ces actes sont adoptés au plus tard le ... (*).

8. Les modalités d'application concernant la fréquence et la nature des contrôles visés au paragraphe 4, nécessaires pour assurer la mise en œuvre uniforme de ce paragraphe, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 16, paragraphe 2. Ces modalités d'application sont adoptées au plus tard le ... (*).

*Article 8***Liste des organisations de contrôle**

La Commission publie la liste des organisations de contrôle au *Journal officiel de l'Union européenne*, série C, et la met à disposition sur son site internet. Cette liste est mise à jour régulièrement.

*Article 9***Contrôle des opérateurs**

1. Les autorités compétentes procèdent à des contrôles pour vérifier si les opérateurs se conforment aux exigences énoncées aux articles 4 et 5.

2. Les opérateurs offrent toute l'assistance nécessaire pour faciliter la réalisation des contrôles visés au paragraphe 1.

3. Lorsque, à la suite des contrôles visés au paragraphe 1, des lacunes sont détectées, les autorités compétentes peuvent informer l'opérateur des mesures correctives qu'il doit prendre. Si l'opérateur ne prend pas de telles mesures correctives, il peut encourir des sanctions conformément à l'article 17.

(*) 18 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 10

Registres des contrôles

1. Les autorités compétentes tiennent des registres des contrôles visés à l'article 9, paragraphe 1, qui indiquent en particulier la nature des contrôles et leurs résultats, ainsi que de toute mesure corrective prise au titre de l'article 9, paragraphe 3. Les registres de tous les contrôles sont conservés au moins cinq ans.

2. Les informations visées au paragraphe 1 sont mises à la disposition de tout demandeur conformément à la directive 2003/4/CE.

Article 11

Coopération

1. Les autorités compétentes coopèrent entre elles, ainsi qu'avec les autorités administratives des pays tiers et la Commission, afin d'assurer le respect du présent règlement.

2. Les autorités compétentes échangent, avec les autorités compétentes d'autres États membres et avec la Commission, des informations sur les lacunes graves constatées lors des contrôles visés à l'article 7, paragraphe 4, et à l'article 9, paragraphe 1, ainsi que sur les types de sanctions imposées conformément à l'article 17.

Article 12

Modifications de l'annexe

Afin de tenir compte de l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre du présent règlement, en particulier de celle qui ressort des rapports visés à l'article 18, paragraphe 3, et des évolutions liées aux caractéristiques techniques, aux utilisateurs finaux et aux procédés de production du bois et des produits dérivés concernés, la Commission peut adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité FUE en modifiant et en complétant la liste du bois et des produits dérivés figurant en annexe. Ces actes ne font pas peser de charge disproportionnée sur les opérateurs. Lorsqu'elle adopte ces actes délégués, la Commission statue conformément aux dispositions pertinentes du présent règlement.

Les procédures visées aux articles 13, 14 et 15 s'appliquent aux actes délégués visés au présent article.

Article 13

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués mentionnés à l'article 5, paragraphe 3, à l'article 7, paragraphe 7, et à l'article 12 est conféré à la Commission pour une période de sept ans suivant l'entrée en vigueur du présent règlement. La Commission présente un rapport relatif aux pouvoirs délégués au plus tard trois mois avant la fin d'une période de trois ans après la date d'application du présent règlement. La délégation

de pouvoir est automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque conformément à l'article 14.

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

3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 14 et 15.

Article 14

Révocation de la délégation

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 3, à l'article 7, paragraphe 7, et à l'article 12, peut être révoquée par le Parlement européen ou par le Conseil.

2. L'institution qui a entamé une procédure interne pour décider de révoquer ou non la délégation de pouvoir informe l'autre législateur et la Commission au plus tard un mois avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation et les motifs de celle-ci.

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

Article 15

Objections aux actes délégués

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

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

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

Article 16

Comité

1. La Commission est assistée par le comité «Application des réglementations forestières, gouvernance et échanges commerciaux (FLEGT)» institué en vertu de l'article 11 du règlement (CE) n° 2173/2005.

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

Article 17

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Article 18

Rapports

1. Tous les deux ans à compter de la date d'application du présent règlement, les États membres présentent à la Commission, le 30 avril au plus tard, un rapport sur l'application du présent règlement au cours des deux années précédentes.

2. En se fondant sur ces rapports, la Commission élabore un rapport qu'elle présente au Parlement européen et au Conseil tous les deux ans.

3. Au plus tard le ... (*), et tous les six ans ensuite, la Commission, sur la base des rapports concernant l'application du présent règlement et de l'expérience acquise lors de cette application, examine le fonctionnement et l'efficacité du présent règlement, en particulier en ce qui concerne les conséquences administratives pour les petites et moyennes entreprises ainsi que le champ des produits couverts. Les rapports peuvent être accompagnés, si nécessaire, de propositions législatives appropriées.

Article 19

Entrée en vigueur et application

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

Il s'applique à compter du ... (**). Cependant, l'article 5, paragraphe 2, l'article 6, paragraphe 1, et l'article 7, paragraphes 7 et 8, s'appliquent à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 20

Publication

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

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

Fait à, le

Par le Parlement européen
Le président

...

Par le Conseil
Le président

...

(*) 36+30 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
(**) 30 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

ANNEXE

Bois et produits dérivés tels qu'ils sont classés dans la nomenclature combinée présentée à l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 ⁽¹⁾ du Conseil, auxquels le présent règlement s'applique

- 4401 Bois de chauffage en rondins, bûches, ramilles, fagots ou sous formes similaires; bois en plaquettes ou en particules; sciures, déchets et débris de bois, même agglomérés sous forme de bûches, briquettes, boulettes ou sous formes similaires relevant du code NC 4401;
- 4403 Bois bruts, même écorcés, désaubiés ou équarris;
- 4406 Traverses en bois pour voies ferrées ou similaires;
- 4407 Bois sciés ou dédossés longitudinalement, tranchés ou déroulés, même rabotés, poncés ou collés par assemblage en bout, d'une épaisseur excédant 6 mm;
- 4408 Feuilles pour placage (y compris celles obtenues par tranchage de bois stratifié), feuilles pour contre-plaqué ou pour autres bois stratifiés similaires et autres bois sciés longitudinalement, tranchés ou déroulés, même rabotés, poncés, assemblés bord à bord ou en bout, d'une épaisseur n'excédant pas 6 mm;
- 4409 Bois (y compris les lames et frises à parquet, non assemblées) profilés (languetés, rainés, bouvetés, feuillurés, chanfreinés, joints en V, moulurés, arrondis ou similaires) tout au long d'une ou de plusieurs rives, faces ou bouts, même rabotés, poncés ou collés par assemblage en bout;
- 4410 Panneaux de particules, panneaux dits «oriented strand board» (OSB) et panneaux similaires, en bois, même agglomérés avec des résines ou d'autres liants;
- 4411 Panneaux de fibres de bois ou d'autres matières ligneuses, même agglomérées avec des résines ou d'autres liants organiques;
- 4412 Bois contre-plaqué, bois plaqué et bois stratifiés similaires;
- 4413 00 00 Bois dits «densifiés», en blocs, planches, lames ou profilés;
- 4414 00 Cadres en bois pour tableaux, photographies, miroirs ou objets similaires;
- 4415 Caisses, caissettes, cageots, cylindres et emballages similaires, en bois; tambours (tourets) pour câbles, en bois; palettes simples, palettes-caisses et autres plateaux de chargement, en bois; rehausses de palettes en bois;

(pas les matériaux d'emballage, utilisés exclusivement comme matériaux d'emballage pour soutenir, protéger ou porter un autre produit mis sur le marché);
- 4416 00 00 Futailles, cuves, baquets et autres ouvrages de tonnellerie et leurs parties, en bois, y compris les merrains;
- 4418 Ouvrages de menuiserie et pièces de charpente pour construction, y compris les panneaux cellulaires, les panneaux pour parquets et les bardeaux (shingles et shakes), bois ((y compris les lames et frises à parquet, non assemblées) profilés (languetés, rainés, bouvetés, feuillurés, chanfreinés, joints en V, moulurés, arrondis ou similaires) tout au long d'une ou de plusieurs rives, faces ou bouts, même rabotés, poncés ou collés par assemblage en bout;
- Pâte et papier des chapitres 47 et 48 de la nomenclature combinée, à l'exception des produits à base de bambou et produits de récupération (déchets et rebuts);
- 9403 30, 9403 40, 9403 50 00, 9403 60 et 9403 90 30 Meubles en bois;
- 9406 00 20 Constructions préfabriquées.

⁽¹⁾ Règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO L 256 du 7.9.1987, p.1).

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

1. Le 17 octobre 2008, la Commission a présenté une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché. Cette proposition est fondée sur l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).
2. Le Parlement européen a arrêté sa position en première lecture le 22 avril 2009 ⁽¹⁾. Le Comité économique et social a rendu son avis le 1^{er} octobre 2009 et le Comité des régions a indiqué qu'il n'entendait pas rendre d'avis.
3. Le 1^{er} mars 2010, le Conseil a adopté sa position en première lecture conformément à l'article 294 TFUE.

II. OBJECTIFS

Ce règlement vise à réduire le plus possible le risque que du bois issu d'un abattage illégal soit mis sur le marché intérieur. Il repose sur le principe de la diligence raisonnable et porte plus particulièrement sur la première fois que du bois et des produits dérivés sont mis sur le marché intérieur. Le Conseil a conservé l'esprit de l'approche systémique adoptée par la Commission. Il s'est par conséquent attaché à établir des obligations juridiques encourageant un comportement proactif de la part des opérateurs.

III. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

1. Observations d'ordre général

Lors de sa première lecture, le 22 avril 2009, le Parlement européen a adopté 75 amendements.

La position du Conseil en première lecture reprend, en partie ou dans leur principe, un certain nombre des amendements adoptés par le Parlement européen. Ceux-ci prévoient notamment qu'il convient d'accorder une attention particulière à l'incidence du règlement sur les petites et moyennes entreprises (amendements 22, 29, 47 et 72), que le bois et les produits dérivés soumis à des critères de viabilité obligatoires ne devraient pas être exclus du champ d'application du règlement (amendements 21 et 32) et que la Commission devrait reconnaître les organisations de contrôle qui prévoient d'exercer leurs activités dans plusieurs États membres (amendements 51 à 56).

Toutefois, d'autres amendements n'ont pas été repris dans la position du Conseil en première lecture, le Conseil les ayant jugés superflus à la lumière de l'évolution du texte. Le Conseil a introduit un certain nombre de modifications découlant de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne le 1^{er} décembre 2009, en particulier du cadre juridique qui se substituera au système de «comitologie». La position du Parlement européen en première lecture ayant été arrêtée environ sept mois avant l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, les amendements concernant la procédure de comité n'ont pas été pris en compte puisqu'ils n'étaient plus pertinents.

La position du Conseil en première lecture comprend également un certain nombre d'autres modifications que celles que le Parlement européen a envisagées dans sa position en première lecture. Les modifications de substance sont décrites aux points ci-après. Des changements rédactionnels ont en outre été apportés pour clarifier le texte ou assurer la cohérence globale du règlement.

2. Observations spécifiques

Définitions

Les modifications ci-après ont été apportées à la proposition initiale:

- la définition des «bois et produits dérivés» a été modifiée afin de préciser que les produits dérivés recyclés, à savoir les produits dérivés ou les composants de ces produits fabriqués à partir de bois ou de produits dérivés qui ont achevé leur cycle de vie et auraient été éliminés comme déchets, ne seront pas visés par cette définition, étant donné que le Conseil a jugé qu'il serait disproportionné d'obliger les opérateurs à vérifier les informations relatives à la provenance du bois présent dans les produits recyclés;

⁽¹⁾ Doc. 8881/09.

- l'exception proposée concernant le bois et les produits dérivés qui sont soumis à des critères de viabilité obligatoires a été supprimée (amendements 21 et 32);
- il a été précisé que les produits dérivés provenant de bois ou de produits dérivés qui ont déjà été mis sur le marché ne devraient pas être visés par la définition des «bois et produits dérivés» (amendement 34);
- le Conseil a précisé la signification des termes «mise sur le marché» en ajoutant qu'ils visaient toutes les techniques de ventes; il a également ajouté qu'ils visaient la fourniture au moyen d'une technique de communication à distance;
- la notion de région du pays où le bois est récolté a été ajoutée pour tenir compte des cas où il existe des différences régionales au sein d'un pays;
- la définition du «pays où le bois est récolté» a été élargie pour viser non seulement les pays, mais également les territoires;
- les définitions de la «gestion du risque» et de l'«organisation de contrôle» ont été supprimées car le Conseil a jugé que ces notions étaient décrites de manière plus exhaustive dans les articles qui leur sont consacrés.

Législation applicable

La définition de la législation applicable est l'une des questions fondamentales de ce projet de règlement, car l'opérateur doit avoir accès à des informations sur le respect de la législation applicable en ce qui concerne le bois et les produits dérivés. Le Conseil s'est efforcé de trouver un juste équilibre entre une longue liste de domaines législatifs et une liste énumérant les domaines concernés de la législation en termes généraux. Le Conseil a élargi la définition présentée dans la proposition de la Commission à la législation relative aux forêts, y compris la législation environnementale qui y est directement liée et la législation commerciale et douanière dans la mesure où le secteur forestier est concerné. Le Conseil a ajouté le domaine de la législation suivant: «les droits juridiques des tiers relatifs à l'utilisation et à la propriété [...]», qui se rapproche de la proposition du Parlement européen relative à «la structure des terres» et aux «droits des populations indigènes» (amendement 38). Cependant, le Conseil a jugé que la proposition du Parlement européen visant à inclure la législation du travail et la législation sociale était problématique d'un point de vue juridique et pratique.

Systèmes de diligence raisonnable

Le Conseil a estimé qu'il importait de préciser les principaux éléments du projet de règlement. Il a donc distingué trois éléments composant le système de diligence raisonnable: l'accès à certaines informations, la procédure d'évaluation du risque et la procédure d'atténuation du risque. Dans son amendement 37, le Parlement européen avait lui aussi jugé nécessaire de distinguer clairement deux éléments: la détection du risque et les procédures visant à réduire le plus possible le risque.

En ce qui concerne les procédures d'évaluation du risque, le Conseil a défini quatre critères en matière d'évaluation du risque, susceptibles d'être complétés conformément à l'article 290 TFUE.

À l'article 5, paragraphe 1, points b) et c), le Conseil s'est efforcé d'opérer une distinction entre les procédures d'évaluation du risque et les procédures d'atténuation du risque, sur la base de différents facteurs liés par exemple à la complexité du produit et à sa provenance, sans prévoir expressément de situations nécessitant une prise en compte particulière, sous la forme d'obligations plus strictes ou moins strictes (amendement 47).

Contrairement au Parlement européen, le Conseil n'a pas élargi l'obligation de diligence raisonnable aux autres opérateurs que ceux qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché intérieur pour la première fois (amendements 15, 17, 19, 20, 31, 33, 35, 41, 42, 43 et 50), estimant que cela aurait fait peser une charge excessive sur les opérateurs.

Le Conseil a introduit la possibilité pour l'opérateur de choisir entre trois systèmes différents de diligence raisonnable, à savoir entre son propre système, un système de diligence raisonnable fourni par une organisation de contrôle et un système fourni par un tiers.

Champ d'application

À l'instar du Parlement européen, le Conseil a également supprimé l'exception, figurant dans la proposition de la Commission, concernant le bois soumis à des critères de viabilité obligatoires (amendements 21 et 32).

Annexe

Le Conseil a réorganisé les bois et produits dérivés énumérés à l'annexe du règlement sur la base des codes de la nomenclature combinée, et a ajouté quelques catégories de produits. Il a estimé qu'à ce stade l'ajout d'autres catégories ferait peser une charge trop lourde sur les opérateurs (amendements 74 et 75).

Organisations de contrôle

À l'instar du Parlement européen, le Conseil a estimé qu'il était important de disposer de normes harmonisées dans toute l'UE et a suggéré que la Commission reconnaisse également les organisations de contrôle. Le Conseil a opéré une distinction entre les organisations de contrôle qui prévoient d'exercer leurs activités dans un État membre et celles qui prévoient d'exercer leurs activités dans plusieurs États membres. Il est convenu que la Commission devrait reconnaître les organisations qui exercent leurs activités dans plusieurs États membres (amendements 51, 53, 54, 55 et 56; cf. article 7, paragraphe 3). Néanmoins, il a jugé qu'il serait plus pratique que l'autorité compétente d'un État membre soit chargée de reconnaître les organisations de contrôle qui exercent leurs activités exclusivement dans cet État membre. À l'instar du Parlement européen, le Conseil a estimé qu'il était important que les organisations de contrôle exercent leurs fonctions de manière à éviter tout conflit d'intérêts (amendement 51; cf. article 7, paragraphe 2, point c)). Le Conseil n'a pas jugé nécessaire de faire la distinction entre les organisations de contrôle publiques et privées (amendements 51 et 52).

Sanctions

Le Conseil a envisagé d'ajouter une liste de sanctions (amendement 69) mais, à l'issue d'un débat approfondi, a décidé de maintenir le texte de la proposition de la Commission, qui est une formulation standard dans la législation de l'UE. De nombreux États membres ont estimé que le niveau et le contenu des sanctions relevaient de la compétence des États membres. Par ailleurs, l'établissement d'une liste de sanctions posait certaines questions pratiques comme celle de l'exhaustivité de la liste et des difficultés à identifier à ce stade l'ensemble des infractions possibles.

Interdiction

Le Conseil a conservé l'esprit de l'approche systémique proposée par la Commission. Les opérateurs devraient utiliser un système de diligence raisonnable en vue de réduire le plus possible le risque de mise sur le marché de bois ou de produits dérivés issus d'une récolte illégale. Le Conseil n'est pas d'accord avec le point de vue du Parlement européen selon lequel il convient de prévoir une interdiction pour veiller à la légalité de la récolte (amendements 17, 19, 31, 42 - concernant l'article 3, paragraphe 1 -, 43, 50 et 71). Un tel élargissement du champ d'application n'a pas été jugé conforme à l'esprit de la proposition et est donc inacceptable.

Date d'application

Le Conseil a estimé qu'il serait irréaliste de rendre le règlement applicable un an seulement après son entrée en vigueur, quand bien même ce serait souhaitable (amendement 73). En conséquence et afin de laisser aux opérateurs le temps de s'adapter à la nouvelle situation et de permettre l'adoption des mesures d'application, le Conseil a suggéré que le règlement commence à s'appliquer trente mois après son entrée en vigueur.

Situation des entreprises et des opérateurs de petite et moyenne taille

À l'instar du Parlement européen, le Conseil a tenu compte de la situation spécifique des entreprises et des opérateurs de petite et moyenne taille (amendements 22, 29, 47 et 72). Il a par exemple introduit la notion de *risque négligeable* à l'article 5, paragraphe 1, point c). L'article 12 dispose que les actes délégués visant à modifier et à compléter la liste du bois et des produits dérivés figurant à l'annexe du règlement ne devraient pas faire peser de charge disproportionnée sur les opérateurs. À l'article 18 sur les rapports, le Conseil a ajouté une disposition prévoyant que l'évaluation effectuée devrait notamment prendre en compte les conséquences administratives pour les petites et moyennes entreprises.

Considérants et références aux questions environnementales (gestion durable des forêts)

Le Parlement européen a ajouté de nombreux considérants afin de prendre en considération l'environnement forestier, la biodiversité, les écosystèmes forestiers et la gestion durable des forêts (amendements 2 à 8, 10, 11 et 14). De l'avis du Conseil, étant donné qu'un système de diligence raisonnable et un comportement des opérateurs visant à réduire le plus possible le risque de mise sur le marché de bois et de produits dérivés issus d'un abattage illégal sont au cœur du règlement, ces références sont superflues, toute souhaitable que soit par ailleurs la réalisation de ces objectifs. Par ailleurs, alors que les considérants servent à justifier les dispositions d'un acte, les considérants en question ne peuvent être reliés à aucune disposition opérationnelle du règlement.

Évaluation

Le Conseil a estimé, à l'instar du Parlement européen, qu'il était nécessaire que la Commission évalue l'application du règlement, en particulier en ce qui concerne les conséquences administratives pour les petites et moyennes entreprises (amendement 72).

3. Autres changements apportés par le Conseil**Statut des bois et des produits dérivés couverts par la réglementation FLEGT et la CITES**

Les dispositions relatives aux bois et produits dérivés couverts par la réglementation FLEGT et la CITES ont fait l'objet d'un article distinct, étant donné que les autorisations FLEGT et les certificats CITES sont considérés comme constituant une preuve suffisante du caractère légal de la récolte.

Coopération entre les autorités compétentes

Le Conseil a estimé que seules les lacunes graves devaient faire l'objet d'un échange d'informations en vertu de l'article 11. Il a également précisé que l'échange d'informations devrait porter sur les types de sanctions imposées.

Objet

Afin de préciser l'objectif des obligations prévues par le règlement, le Conseil a ajouté que le but était de réduire le plus possible le risque que du bois issu d'une récolte illégale ou des produits dérivés provenant de ce bois soient mis sur le marché.

Modifications découlant de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne

Le Conseil étant d'avis que certains pouvoirs devraient être délégués à la Commission conformément à l'article 290 TFUE, il a ajouté trois nouvelles dispositions permettant l'adoption d'actes délégués (article 5, paragraphe 3, article 7, paragraphe 7, et article 12), ainsi qu'un nouveau considérant. De même, le Conseil a adapté les dispositions relatives à l'adoption de mesures d'application à la lumière de l'article 291 TFUE.

IV. CONCLUSION

Le Conseil est convaincu que sa position en première lecture est conforme aux objectifs fondamentaux de la proposition de la Commission. Elle constitue un ensemble équilibré de mesures qui devraient contribuer à la réalisation des objectifs de lutte contre l'abattage illégal.

Le Conseil attend avec intérêt de mener des discussions constructives avec le Parlement européen afin qu'un accord applicable puisse être dégagé sur ce règlement.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ventes et abonnements

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

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

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

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

