



Bruxelles, le 17.10.2023
COM(2023) 591 final

2023/0361 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant les règlements (CE) n° 80/2009, (UE) n° 996/2010 et (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne certaines exigences en matière de déclaration dans les domaines du transport routier et de l'aviation

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Justification et objectifs de la proposition

Dans sa communication intitulée «La compétitivité à long terme dans l'UE: perspectives au-delà de 2030»⁽¹⁾, la Commission a souligné l'importance d'un système réglementaire qui garantisse que les objectifs soient atteints à un coût minimal. Elle s'est donc engagée à redoubler d'efforts pour rationaliser et simplifier les exigences en matière de rapports, dans le but ultime de réduire ces charges de 25 %, sans compromettre les objectifs stratégiques correspondants.

Les exigences en matière de rapports jouent un rôle essentiel pour garantir une application correcte et un suivi adéquat de la législation. Dans l'ensemble, leurs coûts sont largement compensés par les avantages qu'ils apportent, notamment en ce qui concerne le suivi et le respect des principales mesures. Toutefois, les exigences en matière de rapports peuvent également imposer des charges disproportionnées aux parties prenantes, notamment en ce qui concerne les PME et les microentreprises, compte tenu également des évolutions organisationnelles et technologiques qui nécessitent une adaptation des exigences initiales en matière de communication d'informations. Leur accumulation au fil du temps peut donner lieu à des redondances. Certaines obligations font double emploi ou sont obsolètes, leur fréquence et le calendrier peuvent être inefficaces et les méthodes de collecte peuvent être inadaptées.

La rationalisation des obligations d'information et la réduction de la charge administrative font partie des priorités de la Commission. Dans ce contexte, la présente proposition vise à simplifier les initiatives dans le domaine des transports touchant en particulier au transport routier et aérien.

La proposition supprimera ou rationalisera les obligations spécifiques en matière de rapports imposées aux autorités publiques comme suit:

- La proposition supprime l'obligation prévue par le règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil² pour les vendeurs de systèmes informatisés de réservation (SIR) de présenter tous les quatre ans et à la demande de la Commission des rapports détaillant la structure de propriété et les modèles de gouvernance. Cette obligation en matière de rapports vise à contrôler l'application de l'article 10 dudit règlement, qui établit pour les transporteurs associés des règles spécifiques visant notamment à empêcher ces transporteurs de défavoriser les SIR concurrents et à empêcher les SIR détenus par ces transporteurs de défavoriser les transporteurs associés d'autres SIR. Il ressort de l'évaluation de 2020 de ce règlement³ que cette disposition semble être superflue, étant donné que les compagnies aériennes ne possèdent plus de SIR et que la présentation du rapport ayant fait l'objet d'un audit n'est donc plus justifiée. La Commission devrait néanmoins conserver son pouvoir actuel de demander de tels rapports, afin de pouvoir contrôler efficacement l'application de l'article 10, pour le cas où une compagnie aérienne prendrait une

¹ COM(2023) 168 final.

² Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil (JO L 35 du 4.2.2009, p. 47).

³ [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=en)

participation dans un SIR à l'avenir. La disposition imposant aux vendeurs d'informer la Commission de l'identité de l'auditeur avant de confirmer sa désignation et de permettre à la Commission de demander son remplacement est également supprimée.

- L'obligation prévue par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil⁴ de publier un examen de la sécurité au niveau national est supprimée. Cette obligation est désormais superflue compte tenu de l'examen annuel de la sécurité publié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA).
- L'obligation prévue par le règlement (CE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil⁵ pour les États membres de communiquer à la Commission la liste des ateliers pouvant effectuer des installations, des contrôles et des réparations de tachygraphes et l'obligation pour la Commission de publier ces listes sont supprimées. Ces listes avaient l'inconvénient de ne fournir qu'un instantané des ateliers agréés. Elles sont remplacées par l'obligation pour les États membres de publier ces informations sur un site web accessible au public et de les mettre à jour de manière continue, et par l'obligation pour la Commission de publier la liste de ces sites web.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La proposition fait partie d'un premier train de mesures visant à rationaliser les exigences en matière de rapports. Il s'agit d'une étape dans un processus continu qui examine de manière exhaustive les exigences existantes en matière de rapports, en vue d'évaluer leur pertinence et de les rendre plus efficaces.

La rationalisation introduite par ces mesures n'aura pas d'incidence sur la réalisation des objectifs dans le domaine d'action, étant donné qu'elles n'interfèrent pas avec le respect par les États membres des obligations sous-jacentes.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), la Commission veille à ce que sa législation soit adaptée à son objectif, ciblée sur les besoins des parties prenantes et réduise au minimum les charges tout en atteignant ses objectifs. Ces propositions font donc partie du programme REFIT, ce qui réduit la complexité des charges liées à l'établissement de rapports découlant de l'environnement juridique de l'UE.

Tout en étant essentielles, certaines de ces exigences d'établissement de rapports doivent viser un maximum d'efficacité, c'est-à-dire éviter les chevauchements, supprimer les charges inutiles et reposer autant que possible sur des solutions numériques et interopérables.

⁴ Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35).

⁵ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

Les propositions actuelles rationalisent les exigences en matière de rapports, rendant ainsi la réalisation des objectifs de la législation plus efficace et moins contraignante pour les pouvoirs publics et les entreprises.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique du règlement (CE) n° 80/2009 est constituée des articles 71, et 80, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne, devenus respectivement les articles 91 et 100 (2) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), celui du règlement (UE) n° 165/2014 est l'article 91 du TFUE et celui du règlement (UE) n° 996/2010 est l'article 100, paragraphe 2, du TFUE. Par conséquent, la base juridique du règlement proposé devrait être les articles 91 et 100, paragraphe 2, du TFUE.

• Subsidiarité

Les exigences en matière de rapports concernées sont imposées par le droit de l'Union. Il est donc préférable de les rationaliser au niveau de l'UE afin de garantir la sécurité juridique et la cohérence des rapports. Cela garantira des conditions de concurrence équitables pour les entreprises et les administrations publiques dans l'ensemble de l'UE, qui bénéficieront de la rationalisation des exigences en matière de rapports découlant de ces propositions.

• Proportionnalité

La rationalisation des exigences en matière de rapports simplifie le cadre juridique en apportant aux exigences existantes des modifications minimales qui n'ont pas d'incidence sur la substance de l'objectif stratégique plus large. La proposition se limite donc aux modifications nécessaires pour garantir l'efficacité des rapports sans modifier aucun des éléments essentiels de la législation concernée.

• Choix de l'instrument

Le règlement proposé modifie trois règlements qui ont une base juridique compatible et ne le fait qu'en ce qui concerne les exigences en matière de rapports. Ces amendements méritent donc d'être intégrés dans une seule proposition législative.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

Sans objet

• Consultation des parties intéressées

Sans objet

• Obtention et utilisation d'expertise

Ces propositions ont été identifiées à l'issue d'un processus de contrôle interne des exigences existantes en matière de rapports et sur la base de l'expérience acquise lors de la mise en œuvre de la législation correspondante. Étant donné qu'il s'agit d'une étape dans le processus d'évaluation continue des exigences en matière de rapports découlant de la législation de l'UE, l'examen de ces charges et de leur incidence sur les parties prenantes se poursuivra.

- **Analyse d'impact**

La proposition concerne des modifications limitées et ciblées de la législation en vue de rationaliser les exigences en matière de rapports. Elles reposent sur l'expérience acquise dans le cadre de la législation d'application. Les changements n'ont pas d'incidence significative sur la politique, mais garantissent seulement une mise en œuvre plus efficace et plus efficace. Leur nature ciblée et l'absence d'options stratégiques pertinentes rendent une analyse d'impact inutile.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Il s'agit d'une proposition REFIT visant à simplifier la législation et à réduire les charges pour les parties prenantes, en particulier les pouvoirs publics.

Avec la proposition de modification du règlement (CE) n° 80/2009, les fournisseurs de SIR seront dispensés de l'obligation, et donc des coûts y afférents, de soumettre tous les quatre ans à la Commission des rapports d'audit. L'obligation de présenter de tels rapports si la Commission en fait la demande reste applicable, mais n'est plus soumise à l'obligation pour ces sociétés de notifier au préalable l'identité de l'auditeur à la Commission avant sa nomination et à la possibilité pour la Commission de demander une modification de l'auditeur, ce qui était à la fois des obligations lourdes et potentiellement coûteuses.

La proposition de supprimer l'obligation pour les administrations nationales de procéder à un examen annuel de la sécurité dans le domaine de l'aviation les exonère d'une charge administrative.

En ce qui concerne l'exigence en matière de rapports prévue par le règlement (UE) n° 165/2014, qui impose aux États membres de rendre compte des ateliers agréés qui peuvent installer, contrôler ou réparer des tachygraphes — et des cartes délivrées à ces ateliers — le système proposé est plus rationnel et plus efficace, étant donné que la liste de ces ateliers sera constamment mise à jour, dans l'intérêt des autorités compétentes et des opérateurs. En effet, le système actuel de compte rendu ne fournit qu'un instantané des ateliers agréés, et en particulier des cartes qui leur ont été délivrées. Étant donné que les cartes délivrées aux ateliers ne sont valables qu'un an, les listes envoyées par les États membres à la Commission perdent leur actualité au cours de l'année suivante, avant de devenir presque entièrement périmées près d'un an plus tard. La mise à jour des listes accessibles au public réduit les coûts de mise en œuvre et d'exécution, pour les conducteurs et les opérateurs, en leur garantissant l'accès aux ateliers et installateurs agréés, en particulier dans d'autres États membres, ainsi qu'aux autorités chargées de faire appliquer la législation qui sont amenées à vérifier ces listes à des fins de contrôle. Les États membres qui disposent déjà d'un tel site web ne verront aucune modification de la charge administrative de la présente proposition.

- **Droits fondamentaux**

Sans objet

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Sans objet

Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition

L'article 1er modifie le règlement (CE) n° 80/2009.

L'article 12 du règlement (CE) n° 80/2009 prévoit actuellement que, tous les quatre ans ou à la demande de la Commission, les vendeurs de SIR doivent soumettre un rapport faisant l'objet d'un audit indépendant détaillant la structure de propriété et le modèle de gouvernance. En outre, ils doivent informer la Commission de l'identité de l'auditeur et la Commission peut demander le remplacement de l'auditeur. La proposition modifiée prévoit que les fournisseurs ne seront tenus de présenter un rapport d'audit indépendant qu'à la demande de la Commission.

L'article 2 modifie le règlement (UE) n° 996/2010.

L'article 4, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 996/2010 impose actuellement aux États membres de publier un examen annuel de la sécurité. L'article 2 de la proposition supprime cette disposition au motif que l'examen annuel de la sécurité est désormais publié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA).

L'article 3 modifie le règlement (UE) n° 165/2014.

L'article 24, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014 impose actuellement aux États membres de transmettre chaque année à la Commission la liste des ateliers agréés et des cartes qui leur sont délivrées et impose également à la Commission de publier ces listes. L'article 3 de la proposition remplace ce paragraphe par un paragraphe imposant aux États membres de publier sur un site internet accessible au public et de mettre à jour en permanence les listes des ateliers agréés et les cartes qui leur sont délivrées. Il impose également à la Commission de publier la liste de ces sites web nationaux sur son site web.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant les règlements (CE) n° 80/2009, (UE) n° 996/2010 et (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne certaines exigences en matière de déclaration dans les domaines du transport routier et de l'aviation

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses articles 91, et 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Les exigences en matière de rapports jouent un rôle essentiel pour garantir un suivi adéquat et une application correcte de la législation. Toutefois, il importe de rationaliser ces exigences afin de garantir qu'elles remplissent l'objectif auquel elles étaient destinées et de limiter la charge administrative.
- (2) Les règlements (CE) n° 80/2009³, (UE) n° 996/2010⁴ et (UE) n° 165/2014⁵ du Parlement européen et du Conseil prévoient plusieurs exigences en matière de rapports dans les domaines du transport routier et de l'aviation, qu'il convient par conséquent

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil (JO L 35 du 4.2.2009, p. 47).

⁴ Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35).

⁵ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

de simplifier, en adéquation avec la communication de la Commission «La compétitivité à long terme de l'UE: se projeter au-delà de 2030»⁶.

- (3) Plus précisément, l'article 12 du règlement (CE) n° 80/2009 impose à chaque vendeur de système de systèmes informatisés de réservation (SIR) de soumettre tous les quatre ans et, en outre, à la demande de la Commission, un rapport faisant l'objet d'un audit indépendant détaillant la structure de propriété et le modèle de gouvernance.
- (4) Cette obligation d'audit et d'établissement de rapports vise à permettre à la Commission de contrôler l'application de l'article 10 du règlement (CE) n° 80/2009 établissant des règles spécifiques pour les transporteurs associés. Ces règles visent en particulier à empêcher les transporteurs associés de défavoriser les SIR concurrents et à empêcher les SIR détenus par ces transporteurs de défavoriser les autres transporteurs. L'évaluation du règlement (CE) n° 80/2009 réalisée en 2020⁷ a montré que ces dispositions relatives aux transporteurs associés pourraient être redondantes étant donné que les compagnies aériennes ne possèdent plus de SIR, et que rien ne prouve qu'elles chercheraient à en acquérir si ces règles n'existaient pas. Par conséquent, la présentation de rapports vérifiés tous les quatre ans n'est plus justifiée. La Commission devrait néanmoins conserver le pouvoir de demander les rapports audités si nécessaire, afin de pouvoir faire respecter efficacement les règles du transporteur associé le cas échéant.
- (5) L'article 4, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 996/2010 exige la publication annuelle d'un examen de la sécurité au niveau national, afin d'informer le public du niveau général de sécurité aérienne. Cette obligation visait à garantir la transparence sur la situation globale de la sécurité aérienne dans les États membres, et notamment sur la contribution des activités d'enquête sur les accidents à cet égard, compte tenu du contexte du présent règlement. Toutefois, elle est devenue superflue compte tenu de l'examen annuel de la sécurité publié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne conformément à l'article 72, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil⁸, qui couvre l'ensemble du système aéronautique de l'Union, y compris les enquêtes sur les accidents.
- (6) L'article 24, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014 prévoit que les autorités compétentes des États membres transmettent chaque année à la Commission, si possible par voie électronique, les listes des installateurs et ateliers agréés qui peuvent effectuer des installations, des contrôles, des inspections et des réparations des tachygraphes, ainsi que des cartes qui leur sont délivrées. La Commission publie ensuite ces listes sur son site Internet.
- (7) La combinaison du fait que les cartes d'atelier ont une durée de validité d'un an et que la communication des États membres à la Commission ne fournit qu'un instantané des ateliers agréés et des cartes en cours de validité qui leur ont été délivrées, signifie qu'au cours de l'année suivante, une part croissante des cartes d'atelier publiées sur le site internet de la Commission ne sont plus valables. Les États membres devraient

⁶ COM(2023) 168 final.

⁷ [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=en)

⁸ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

donc être tenus de publier ces informations et de les mettre à jour en permanence sur un site web accessible au public. La Commission devrait publier la liste des sites web de tous les États membres où ces informations peuvent être consultées. Certains États membres disposent déjà de tels sites web. Cette obligation se traduirait donc par une réduction de la charge administrative tant pour la Commission que pour les États membres et par une réduction des coûts de mise en œuvre pour les parties prenantes, en assurant une diffusion plus actualisée et plus efficace des informations.

- (8) Il convient dès lors de modifier les règlements (CE) n° 80/2009, (UE) n° 996/2010 et (UE) n° 165/2014 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (CE) n° 80/2009

L'article 12 du règlement (CE) n° 80/2009 est remplacé par le texte suivant:

«Article 12

La Commission peut demander à tout vendeur de système de présenter un rapport ayant fait l'objet d'un audit indépendant détaillant la structure de propriété et le modèle de gouvernance. Les frais afférents au rapport ayant fait l'objet d'un audit sont à la charge du vendeur de système.»

Article 2

Modification du règlement (UE) n° 996/2010

À l'article 4 du règlement (CE) n° 996/2010, le paragraphe 5 est supprimé.

Article 3

Modification du règlement (UE) n° 165/2014

À l'article 24 du règlement (CE) n° 165/2014, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les autorités compétentes des États membres publient les listes des installateurs et ateliers agréés ainsi que des cartes qui leur sont délivrées sur un site internet accessible au public et veillent à ce que ces listes soient tenues à jour. Il impose également à la Commission de publier la liste de ces sites web nationaux sur son site web.»

Article 4

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication 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 Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La Présidente

Par le Conseil
Le Président