

COM(2018) 279 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 6 juin 2018

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 6 juin 2018

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant
les informations électroniques relatives au transport de marchandises

E 13119

Bruxelles, le 22 mai 2018
(OR. en)

9060/18

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0140 (COD)**

**TRANS 210
MAR 66
TELECOM 143
MI 361
COMER 45
CYBER 105
ENFOCUSTOM 101
DATAPROTECT 96
IA 138
CODEC 797**

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	17 mai 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 279 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 279 final.

p.j.: COM(2018) 279 final



Bruxelles, le 17.5.2018
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises

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

{SEC(2018) 231 final} - {SWD(2018) 183 final} - {SWD(2018) 184 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

L'évolution technologique touche tous les secteurs de la société et de l'économie et transforme la vie des citoyens de l'Union européenne. Le transport ne fait pas exception à cette tendance. Les nouvelles technologies sont en train de changer radicalement le paysage de la mobilité. Dans ce contexte, l'Union européenne et ses industries doivent relever le défi qui consiste à devenir un leader mondial dans les domaines de l'innovation, de la numérisation et de la décarbonation. La Commission a, par conséquent, adopté une approche globale pour faire en sorte que les politiques de mobilité de l'Union reflètent ces priorités politiques sous la forme de trois programmes de mobilité («L'Europe en mouvement»).

Dans le prolongement de la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions, la Commission a adopté deux trains de mesure sur la mobilité en mai et novembre 2017. Ces paquets définissent un programme constructif mettant en œuvre la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions et garantissant une transition sans heurts vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous. Il convient que le Conseil et le Parlement européen veillent à l'adoption rapide de ces propositions.

Cette initiative fait partie du troisième paquet consacré à «l'Europe en mouvement», qui met en application la nouvelle stratégie de politique industrielle de septembre 2017 et vise à achever le processus devant permettre à l'Europe de tirer pleinement parti de la modernisation de la mobilité. Il est essentiel que la mobilité de demain soit sûre, propre et efficace pour tous les citoyens de l'Union européenne. L'objectif est de rendre la mobilité européenne plus sûre et plus accessible, l'industrie européenne plus compétitive et les emplois européens plus sûrs, ainsi que de parvenir à une plus grande propreté et à une meilleure adaptation à l'impératif de la lutte contre le changement climatique. Cela nécessitera un engagement sans réserve de la part de l'UE, des États membres et des parties intéressées, y compris en ce qui concerne le renforcement des prescriptions relatives aux dispositifs de sécurité dans les véhicules routiers.

Dans l'ensemble, le transport de marchandises dans l'Union a augmenté de près de 25 % au cours des 20 dernières années¹, et il devrait encore augmenter de 51 % au cours de la période 2015-2050². Tous ces mouvements de marchandises s'accompagnent de volumineux échanges d'informations entre diverses parties, tant dans le domaine privé que dans le domaine public. Aujourd'hui, ces informations sont généralement imprimées sur papier, sous la forme de différents documents au format normalisé.

Environ 99 % des opérations de transport transfrontalier sur le territoire de l'Union sont encore associées à l'utilisation de documents papier, à un stade ou à un autre de l'opération³.

¹ Mesuré en milliards de tonnes-kilomètres (tkm). Source: EU transport in numbers 2017 (Les transports dans l'UE en chiffres, 2017).

² Une description de l'évolution des tendances et politiques actuelles (c'est-à-dire, le scénario de référence) figure à l'annexe 4 du rapport d'analyse d'impact qui accompagne le présent document.

³ Plus précisément, des documents papier sont utilisés à un stade ou à un autre au cours de l'opération de transport. En d'autres termes, seulement 1 % de ces opérations s'accompagne d'un échange d'informations et de documents entièrement numériques. Leur proportion varie toutefois en fonction du mode de transport. Ces estimations se fondent sur l'étude à l'appui de l'analyse d'impact Ecorys et al. (2018).

Pourtant, la numérisation de l'échange d'informations est à même d'améliorer sensiblement l'efficacité des transports et donc de contribuer au bon fonctionnement du marché unique.

La Commission a réalisé une analyse d'impact sur les obstacles à la numérisation des documents de transport de marchandises et sur les possibilités de favoriser une utilisation plus large de l'échange électronique de documents et informations. Le principal problème qu'elle a mis en lumière est le suivant: lorsque les entreprises doivent fournir la preuve qu'elles respectent les conditions réglementaires pour le transport de marchandises sur le territoire des différents États membres de l'Union européenne, à la demande des autorités, ces dernières acceptent relativement peu, et à des degrés variables, que les informations ou documents soient communiqués par voie électronique,

Deux facteurs principaux sont à l'origine de ce problème:

- (a) un **cadre juridique fragmenté** qui fixe des **obligations incohérentes** pour les autorités lors de l'acceptation d'informations ou de documents électroniques⁴ et autorise des pratiques administratives différentes pour les mettre en œuvre; et
- (b) un **environnement informatique fragmenté** caractérisé par une multitude de **systèmes/solutions non interopérables** pour l'échange électronique d'informations et de documents de transport, tant pour la communication d'entreprises à administrations que pour la communication d'entreprise à entreprise.

Ces deux facteurs se renforcent mutuellement. La fragmentation de la législation et la non-acceptation qui en découle de la part des autorités découragent l'investissement dans des solutions numériques en faveur des documents électroniques. La fragmentation de l'environnement informatique, en particulier l'absence de solutions bien établies ou interopérables, dissuade les autorités de se fier à l'utilisation des documents électroniques.

En conséquence, la grande majorité des opérateurs de transport de marchandises et d'autres parties intéressées du secteur des transports dans l'Union continuent d'utiliser des documents papier. Cela empêche les différents acteurs du marché de réaliser des gains d'efficacité considérables, en particulier dans le transport multimodal et transfrontalier, et entrave le bon fonctionnement du marché unique de l'Union.

La Commission a reconnu la nécessité d'encourager l'acceptation et l'utilisation de documents de transport électroniques dans un certain nombre d'initiatives: le Livre blanc sur les transports (2011)⁵, la stratégie pour un marché unique numérique (2015)⁶, les priorités pour la normalisation en matière de TIC dans le marché unique numérique (2016)⁷, et le plan d'action européen pour l'administration en ligne (2016-2020)⁸. De multiples parties intéressées ont reconnu la nécessité d'une intervention.

Depuis 2015, les participants au forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLTF), un groupe d'experts de la Commission composé de plus d'une centaine de parties

⁴ La représentation électronique de l'information figurant actuellement dans les documents papier ne doit pas constituer un *format* de document dans le sens d'une représentation normalisée des données. À cet égard, le terme «documents» pourrait être source de confusion. L'annexe 8 du rapport d'analyse d'impact qui accompagne le présent document explique les avantages de remplacer l'approche centrée sur les documents par une approche centrée sur les données.

⁵ [COM/2011/0144](#), pp. 13, 19.

⁶ [COM\(2015\) 192](#), pp. 82-84.

⁷ COM(2016) 176, p. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), p. 8.

intéressées du privé et du public⁹, ont insisté à plusieurs reprises sur la nécessité d'une intervention au niveau de l'Union pour soutenir une adoption plus large des documents de transport électroniques. En octobre 2017, dans la déclaration de Tallinn sur l'administration en ligne, les États membres ont invité la Commission à redoubler d'efforts pour mettre en place des procédures électroniques efficaces et centrées sur l'utilisateur dans l'Union européenne, en soulignant l'importance du plan d'action pour l'administration en ligne¹⁰ et de la vision du cadre d'interopérabilité européen¹¹.

En novembre 2017, lors des Journées du transport numérique organisées à Tallinn, plusieurs parties intéressées publiques et privées de tous les secteurs des transports ont conclu qu'il était temps de tirer parti du virage numérique, notamment le partage de données sans support papier¹². Par la suite, le Conseil a invité la Commission, dans ses conclusions de décembre 2017 sur la mutation numérique des transports, à continuer à travailler avec le forum à l'élaboration des «mesures visant à favoriser¹³ une utilisation et une acceptation plus systématique des documents électroniques et un échange harmonisé d'informations et de données dans la chaîne logistique»¹⁴. Dès le mois de mai 2017, le Parlement avait également invité la Commission à «renforcer l'harmonisation dans le domaine du transport de passagers et de marchandises», et à «accélérer l'utilisation obligatoire [...] des lettres de voiture électroniques (e-CMR)» en particulier¹⁵.

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

La présente proposition est conforme aux dispositions législatives actuelles de l'UE sur l'échange électronique d'informations applicables dans le secteur des transports. Ces dispositions législatives varient considérablement en ce qui concerne: i) leur portée matérielle — c'est-à-dire, les informations ou documents concernés; ii) les fins réglementaires auxquelles les informations ou documents sont requis; iii) la possibilité ou non de communiquer les informations par voie électronique; et iv), lorsque cette possibilité est prévue, la fourniture ou non de spécifications techniques plus détaillées sur les moyens de communication électronique et la forme des informations ou documents électroniques. La présente proposition complète la législation européenne en vigueur dans ce domaine et, dans le cas de certains actes de l'UE spécifiques au secteur des transports, complète ces actes juridiques par des exigences fonctionnelles et des spécifications techniques plus détaillées.

Le règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ dispose que l'effet juridique et la recevabilité d'un document électronique comme preuve en justice ne peuvent

⁹ Le [DTLF](#) a été créé par la Commission en avril 2015 [décision C(2015)2259] afin de mettre en place une plateforme où les États membres et les parties intéressées concernées du secteur des transports et de la logistique peuvent échanger des connaissances techniques, coopérer et se coordonner en vue de soutenir des mesures destinées à promouvoir l'échange électronique efficace d'informations dans le domaine des transports et de la logistique.

¹⁰ La [déclaration de Tallinn sur l'administration en ligne](#) a été signée le 6 octobre 2017, lors de la réunion ministérielle qui s'est tenue au cours de la présidence estonienne du Conseil de l'Union européenne.

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_en.

¹² La déclaration des Journées du transport numérique, signée à Tallinn le 10 novembre 2017, est disponible à l'adresse suivante: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en.

¹³ P8_TA(2017)0228.

¹⁴ Conclusions du Conseil sur la mutation numérique des transports, 15050/17, 5.12.2017.

¹⁵ Résolution du Parlement européen [2017/2545\(RSP\)](#) du 18 mai 2017 sur le transport routier dans l'Union européenne

¹⁶ Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE (JO L 257 du 28.8.2014, p. 73).

être refusés au seul motif que ce document se présente sous une forme électronique. Il définit également les conditions applicables à la reconnaissance transfrontalière, à l'acceptation des moyens d'identification électronique et aux services de confiance au sein du marché intérieur. Toutefois, il n'oblige pas les États membres à accepter les documents électroniques, ou les informations y figurant, comme preuve dans d'autres cas que dans le cadre d'une procédure judiciaire. En établissant un cadre législatif de l'Union uniforme imposant l'acceptation transfrontalière des informations électroniques relatives au transport de marchandises par les autorités publiques, la présente proposition complète les dispositions prévues dans ledit règlement.

Le règlement (UE) n° 952/2013 relatif au code des douanes de l'Union¹⁷ et la directive n° 2010/65/UE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires¹⁸ contiennent déjà des dispositions permettant l'accomplissement des formalités déclaratives par voie de communication électronique d'informations, y compris en ce qui concerne, respectivement, la cargaison et l'opération de transport. La présente proposition vise à permettre la communication électronique pour satisfaire aux exigences en matière d'informations réglementaires, y compris au-delà des points d'entrée, ou avant le point de sortie de l'Union, sur l'ensemble du territoire de l'Union. Par conséquent, sur le plan géographique, le champ d'application de la présente initiative commence là où s'arrête celui du règlement relatif au code des douanes de l'Union et/ou de la directive concernant les formalités déclaratives applicables aux navires (RFD) (ou, à l'inverse, s'arrête là où commence celui de ces derniers).

Ces champs d'application se chevauchent toutefois pour ce qui est des opérations de transport concernées par les exigences en matière d'information: la présente initiative concerne à la fois le transport international purement intra-UE (qui ne relève pas du champ d'application du règlement établissant le code des douanes de l'Union ni de la directive concernant les formalités déclaratives applicables aux navires) et le transport international ayant son origine, sa destination ou son transit sur le territoire d'un État membre de l'Union. En conséquence, l'application combinée de la présente initiative et de ces deux actes de l'Union continuera de faciliter le transport international de marchandises ayant son origine et/ou sa destination en dehors de l'UE, ainsi que le trafic maritime intra-UE. Elle permettra l'utilisation de moyens électroniques pour transmettre aux autorités les informations réglementaires relatives au transport de marchandises non seulement aux points d'entrée et de sortie de l'UE, mais aussi sur l'ensemble du territoire de l'Union.

En ce qui concerne la législation de l'Union régissant les conditions de transport sur le territoire de l'Union, la présente proposition ne modifie pas les dispositions en vigueur dans les actes juridiques pertinents, mais vise plutôt à garantir:

- a) la **mise en place d'un cadre juridique uniforme** pour l'acceptation, avec des exigences spécifiques notamment, des informations électroniques ou des documents contenant ces informations, dans le cas des actes juridiques qui:
- soit **ne prévoient pas** du tout la possibilité de présenter les informations/documents par voie électronique, à savoir:

¹⁷ Règlement (UE) n° 952/2013 établissant le code des douanes de l'Union; Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013; Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission complétant le règlement (UE) n° 952/2013 au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union.

¹⁸ Directive 2010/65/UE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres.

- le règlement n° 11/1960 concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport;
- la directive 92/106/CEE du Conseil relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres; et
- le règlement (CE) n° 1072/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;
- soit **incluent cette possibilité, mais ne donnent pas ou que très peu d'indications** quant à la manière dont ces informations devraient être présentées par voie électronique, à savoir:
 - la directive 2008/68/CE relative aux marchandises dangereuses par chemin de fer, par route et par voie navigable;
 - le règlement n° 2015/1998 de la Commission portant application du règlement (CE) n° 300/2008 établissant des règles communes en matière de sécurité aérienne;
 - le règlement (CE) n° 1013/2006 sur les transferts de déchets;
 - les propositions, actuellement en cours d'examen par le Parlement européen et le Conseil, en vue de la révision de la directive 92/106/CEE [proposition 2017/0290 (COD)] et du règlement (CE) n° 1072/2009 [proposition 2017/0123 (COD)], respectivement;
- **b) l'interopérabilité des différents systèmes informatiques** utilisés actuellement pour les actes juridiques qui:
 - fournissent déjà des **spécifications techniques très détaillées**: concernant le format de l'échange électronique de messages et de données en vue de l'acceptation, par les autorités, de certaines informations relatives aux marchandises et aux activités de transport, quel que soit le mode de transport concerné, à savoir le règlement (UE) n° 952/2013 relatif au code des douanes de l'Union et ses actes délégués et d'exécution, ainsi que la directive 2010/65/UE concernant les formalités déclaratives applicables aux navires;
 - contiennent **des spécifications détaillées, mais propres à un mode de transport**, à savoir le règlement n° 164/2010 de la Commission relatif aux spécifications techniques des systèmes de notification électronique des bateaux en navigation intérieure visées à l'article 5 de la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) et le règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission concernant les applications télématicques au service du transport de marchandises par rail (TAF TSI).
- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

L'objectif général de l'initiative est de permettre une utilisation accrue des technologies numériques afin de contribuer à: i) éliminer les obstacles au bon fonctionnement du marché unique; ii) moderniser l'économie; et iii) accroître l'efficacité du secteur des transports. L'instauration de conditions uniformes pour la poursuite du développement et du déploiement des technologies numériques pour l'échange électronique d'informations sur le transport de marchandises contribuera également au développement du marché unique numérique.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique est constituée par l'article 91, l'article 100, paragraphe 2, l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE).

L'article 91 et l'article 100, paragraphe 2, qui doivent être interprétés à la lumière de l'article 90 faisant obligation aux États membres de mener une politique commune des transports, prévoient que le Parlement européen et le Conseil établissent, respectivement, des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres, et des dispositions appropriées pour la navigation maritime et aérienne.

L'article 192, paragraphe 1, qui doit être interprété à la lumière de l'article 191, dispose que le Parlement européen et le Conseil décident des actions à entreprendre par l'Union en vue de réaliser l'objectif de protection, notamment, de la santé humaine et de l'environnement.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Les initiatives unilatérales des États membres en vue de faciliter l'adoption des documents de transport électroniques et l'échange électronique d'informations auraient un effet limité en l'absence de mesures similaires dans d'autres États membres dont le territoire est également concerné par les opérations de transport en question.

Dans le même temps, même si la plupart des États membres de l'UE adoptaient des mesures législatives facilitant l'utilisation des documents électroniques, le risque serait grand qu'en légiférant de manière unilatérale, chaque État membre adopte des exigences différentes concernant l'acceptation des documents électroniques et, de manière plus générale, la communication des informations réglementaires, sur le plan de la validité et de l'authenticité. Dans la pratique, la communication électronique de documents et d'informations réglementaires remplissant les conditions d'acceptation dans un État membre ne serait pas acceptée dans un ou plusieurs autres États membres, ce qui créerait des obstacles dans le marché unique de l'Union européenne.

C'est donc au niveau de l'UE qu'il est le plus approprié de résoudre ce problème et ses causes, permettant de fixer une approche uniforme en matière d'acceptation des documents électroniques ainsi que des normes communes. À cet égard, la présente initiative renforce et complète les mesures déjà prises au niveau de l'UE en vue d'assurer des conditions uniformes en matière d'acceptation des informations et documents électroniques relatifs au transport de marchandises, notamment en inspirant la confiance dans les moyens électroniques utilisés pour les communiquer¹⁹.

¹⁹ Y compris le cadre de l'utilisation transfrontalière de cartes d'identité électroniques et de signatures électroniques, tel qu'établi par le règlement sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur (eIDAS).

- **Proportionnalité**

La présente proposition contient des mesures visant à atteindre trois objectifs spécifiques distincts qui sont directement liés aux deux principales sources de problèmes recensées.

Pour traiter la principale source de problèmes, à savoir le morcellement et la limitation du cadre juridique actuel, la présente proposition contient des mesures visant à:

- (1) garantir la mise en place, dans tous les États membres de l'Union, de l'obligation faite à l'ensemble des autorités publiques compétentes d'accepter les documents/informations électroniques relatifs au transport de marchandises;
- (2) faire en sorte que les autorités mettent en œuvre l'obligation d'acceptation de manière uniforme.

Pour traiter la seconde source de problèmes, qui résulte de la coexistence actuelle de systèmes multiples et non interopérables, la proposition contient des mesures visant à:

- (3) assurer l'interopérabilité des systèmes et solutions informatiques utilisés pour l'échange électronique d'informations relatives au transport de marchandises et, en particulier, pour la communication d'informations réglementaires d'entreprises à administrations.

Aucune de ces mesures n'excède ce qui est nécessaire pour résoudre les problèmes. La première série de mesures impose aux autorités d'accepter des informations/documents électroniques, mais n'oblige pas les entreprises à utiliser le formulaire électronique, ni dans les relations entre entreprises et administrations, ni d'entreprise à entreprise. L'imposition d'une telle obligation dans le cadre des échanges interentreprises, même si elle n'est pas nécessaire pour garantir l'acceptation de la part des autorités, garantirait la pleine numérisation des échanges d'informations/documents relatifs aux transports de marchandises. En outre, la majorité des associations sectorielles a fait valoir que les entreprises sont prêtes et passeront totalement au numérique lorsque les autorités le permettront.

Dans le même temps, les autorités ne sont pas tenues d'accepter n'importe quelle source électronique d'information fournie par les entreprises. Au contraire, les mesures tiennent compte du fait que les autorités doivent avoir des garanties quant à l'authenticité et à l'intégrité des informations/documents présentés. Les mesures exigent également que les autorités acceptent les informations/documents si les moyens électroniques utilisés pour les présenter sont conformes à un ensemble de prescriptions déterminées.

La deuxième série de mesures exige des États membres qu'ils coopèrent afin d'harmoniser leurs (futurs) processus numérisés permettant de contrôler les informations/documents communiqués par voie électronique. Cette coopération porte notamment sur l'ensemble d'éléments de données que les autorités des États membres jugent nécessaires pour satisfaire aux exigences en matière d'information établies dans les actes juridiques européens et nationaux pertinents. Ces mesures garantiront des règles uniformes pour la vérification des documents/informations électroniques et contribueront à réduire les coûts de mise en conformité administrative (et donc la charge) pour les entreprises. Toutefois, les mesures n'imposent pas l'uniformité des exigences en matière d'information en elles-mêmes, telles qu'elles sont établies dans les législations respectives de l'UE et des États membres.

La troisième série de mesures définit les exigences fonctionnelles applicables aux moyens électroniques que les entreprises pourraient utiliser pour fournir aux autorités les informations réglementaires requises. Ces mesures prévoient également l'élaboration de spécifications techniques pour la mise en œuvre des exigences. Ces exigences et les spécifications techniques connexes garantiront que les systèmes informatiques utilisés par les autorités des différents États membres sont interopérables les uns avec les autres et avec les solutions utilisées par les entreprises. Les exigences et les spécifications faciliteront également l'interopérabilité entre les solutions interentreprises et les solutions entre entreprises et administrations (actuellement fortement axées sur le mode de transport).

- **Choix de l'instrument**

L'analyse d'impact a établi que des mesures réglementaires contraignantes sont nécessaires pour atteindre les objectifs. Un règlement est l'instrument le mieux adapté pour garantir une mise en œuvre uniforme des mesures envisagées. Une directive établirait l'obligation d'accepter les informations présentées par voie électronique, avec des exigences fonctionnelles communes à respecter par les moyens électroniques utilisés pour fournir les informations, mais n'imposerait pas d'exigences techniques communes contraignantes.

Les évolutions actuelles, notamment dans le contexte de la mise en œuvre de la directive sur les formalités déclaratives, indiquent que l'absence de lignes directrices ou de lignes directrices volontaires relatives aux spécifications techniques entraînerait l'introduction de systèmes multiples et non interopérables par les différents États membres²⁰. Cela augmenterait les coûts de mise en conformité pour les entreprises, car il leur faudrait investir dans des systèmes différents satisfaisant aux exigences des différents États membres. Par conséquent, les entreprises pourraient choisir de continuer d'utiliser des supports papier, ce qui entraverait fortement la réalisation de l'objectif.

L'initiative est très technique et il est fort probable qu'elle devra être régulièrement adaptée aux évolutions techniques et juridiques. Pour résoudre ce problème, un certain nombre de mesures d'exécution sont également prévues. Elles mettront l'accent en particulier sur les spécifications techniques destinées à mettre en œuvre les exigences fonctionnelles.

3. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DE L'ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

La Commission a associé activement les parties intéressées et procédé à des consultations approfondies tout au long du processus d'analyse d'impact. Les activités de consultation comprenaient:

- une consultation publique ouverte organisée par la Commission, du 25 octobre 2017 au 18 janvier 2018;
- une enquête auprès d'un panel de PME organisée par la Commission, du 24 novembre 2017 au 22 janvier 2018;

²⁰ Il faut s'attendre à des différences d'exigences entre les différentes autorités, tant au sein des États membres qu'entre eux. Les exemples recueillis au cours du processus d'analyse d'impact en témoignent clairement.

- une enquête auprès de parties intéressées publiques et privées, organisée par le consultant chargé de l'étude à l'appui de l'analyse d'impact, du 23 octobre 2017 au 1^{er} janvier 2018;
- une enquête ciblée auprès de parties intéressées publiques et privées, organisée par le consultant chargé de l'étude à l'appui de l'analyse d'impact, du 27 octobre 2017 au 7 janvier 2018;
- 50 entretiens organisés avec des parties intéressées, notamment des représentants du secteur et des autorités nationales, réalisés par le consultant chargé de l'étude à l'appui de l'analyse d'impact et par ses partenaires, entre le 20 octobre 2017 et le 15 janvier 2018;
- des réunions et des ateliers avec les parties intéressées lors de différents événements;
- cinq études de cas examinées par le consultant chargé de l'étude à l'appui de l'analyse d'impact, entre le 6 novembre 2017 et le 15 janvier 2018.

Ces activités de consultation ont largement contribué à valider et à préciser la définition du problème, ainsi qu'à en estimer l'ampleur, mais aussi à cartographier les préférences des parties intéressées en ce qui concerne les options possibles. Les contributions en la matière proviennent essentiellement de la consultation publique ouverte, de l'enquête auprès d'un panel de PME et des autres outils d'association des parties intéressées utilisés²¹.

La grande majorité des parties intéressées consultées, c'est-à-dire plus de 90 % des 265 PME ayant répondu à l'enquête auprès d'un panel de PME²² et 88 des 100 répondants à la consultation publique ouverte, a fait état d'avantages importants ou, à tout le moins, escomptés découlant de l'adoption de l'échange électronique d'informations.

90 % des entreprises privées et des associations ayant répondu à la consultation publique ouverte ont indiqué que la non-acceptation d'informations/de documents de transport électroniques par les autorités des États membres constituait une source de problème importante. S'agissant des plus petites entreprises, l'enquête menée auprès d'un panel de PME a révélé que la raison principale pour laquelle ces entreprises n'utilisent pas de documents de transport électroniques était que leurs clients et partenaires commerciaux n'utilisent pas de documents de transport sous forme électronique. La deuxième raison la plus fréquemment citée par ce groupe (tout juste derrière la première) était la non-acceptation par les autorités. Dans le même temps, les répondants aux enquêtes ciblées et aux entretiens ont souligné que la principale raison pour laquelle les entreprises n'acceptent pas les documents électroniques est l'incertitude quant à leur acceptation par les autorités. Plus de 70 % des répondants à la consultation publique ouverte et à l'enquête menée auprès d'un panel de PME ont également cité l'absence d'interopérabilité des systèmes et solutions informatiques actuels (interentreprises et entre entreprises et administrations).

À l'image de cette évaluation, quelque 90 % des personnes interrogées dans le cadre de la consultation publique ouverte ont mentionné l'acceptation par les autorités des États membres, tandis que 88 % d'entre elles ont estimé qu'une approche juridiquement

²¹ Le résumé ci-dessous se fonde sur les réponses à la consultation publique ouverte et aux enquêtes menées auprès d'un panel de PME. Pour une description plus détaillée des résultats de la consultation, y compris des contributions recueillies au cours des entretiens et des études de cas réalisés par le consultant externe, voir Ecorys et al. (2018), Étude à l'appui de l'analyse d'impact, annexes VIII-XI.

²² Le nombre de personnes interrogées ayant répondu aux questions relatives aux avantages dans le cadre de l'enquête menée auprès d'un panel de PME a oscillé entre 230 et 250, en fonction des avantages spécifiques recensés dans les différentes questions.

contraignante serait plus efficace qu'un instrument non contraignant pour assurer une telle acceptation. 90 % de l'ensemble des personnes interrogées dans le cadre de la consultation publique ouverte ont également souligné l'importance de l'interopérabilité des communications interentreprises et entre entreprises et administrations. De même, 75 % des répondants à l'enquête menée auprès d'un panel de PME ont indiqué que garantir l'acceptation par les autorités constituait un objectif très important, tandis que 13 % d'entre eux ont jugé cet objectif modérément important.

Plus de 70 % des répondants à la consultation publique ouverte et à l'enquête menée auprès d'un panel de PME accueilleraient aussi favorablement des spécifications techniques normalisées relatives au partage des données entre l'administration publique et les opérateurs logistiques, tandis que 88 % des répondants à la consultation publique ouverte ont estimé qu'une approche juridiquement contraignante serait plus efficace que des mesures non contraignantes. S'agissant de la communication interentreprises, 67 % des 100 répondants à la consultation publique ouverte ont estimé qu'une approche juridiquement contraignante serait plus efficace, tandis que 84 % d'entre eux préféreraient des mesures volontaires. 87 % des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête menée auprès d'un panel de PME ont jugé la possibilité d'utiliser une application/un système informatique unique pour échanger des documents de transport électroniques avec les autorités comme très importante (65 %) ou moyennement importante (22 %), sur un pied d'égalité avec la possibilité d'utiliser une application/un système unique d'échange électronique avec l'ensemble des autres entreprises (très important pour 68 %, moyennement important pour 19 %).

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La proposition est fondée sur des missions d'information et des consultations d'experts, notamment en ce qui concerne les estimations des coûts et des avantages, y compris la modélisation des effets indirects et des effets du transfert modal. Des consultants externes ont préparé une étude d'appui sur les coûts et les incidences. Des consultants externes ont également été sollicités pour modéliser les effets indirects et évaluer les effets du transfert modal.

Des experts issus de l'ensemble des principales catégories de parties intéressées, tant de l'industrie que des autorités des États membres, ont été étroitement associés aux travaux, en particulier dans le cadre du forum sur le numérique dans les transports et la logistique. Cela a contribué à garantir une perspective multimodale et globale sur les questions qui sont en jeu.

- **Analyse d'impact**

Les mesures incluses dans la présente proposition s'appuient sur les résultats d'une analyse d'impact. Le rapport d'analyse d'impact [SWD(2018) 184] a reçu un avis positif du comité d'examen de la réglementation de la Commission [SEC(2018) 231]. Dans son avis, le comité d'examen de la réglementation a formulé un certain nombre de recommandations concernant la présentation des arguments dans le rapport d'analyse d'impact. Ces recommandations ont été prises en considération; L'annexe 1 du rapport d'analyse d'impact fournit un résumé de la manière dont cela a été fait.

Une longue liste de mesures destinées à traiter les deux sources principales de problèmes a été dressée à l'issue de consultations approfondies avec les parties intéressées, de réunions d'experts, d'études indépendantes et de la propre analyse de la Commission. La liste a ensuite été évaluée sur la base des critères suivants. i) faisabilité politique, juridique et technique; ii)

efficacité; iii) efficience; et iv) proportionnalité. Sur la base de cette première analyse, un certain nombre de mesures ont été écartées.

Les mesures sélectionnées ont été regroupées en quatre options distinctes:

- option 1: obligation complète faite aux États membres de respecter le cadre juridique en vigueur en ce qui concerne l'acceptation des contrats de transport électroniques et harmonisation volontaire de la mise en œuvre;
- option 2: obligation complète faite aux autorités des États membres d'accepter les contrats de transport électronique et harmonisation minimale de la mise en œuvre;
- option 3: obligation complète faite aux autorités des États membres d'accepter les informations réglementaires ou documents sur le transport de marchandises et harmonisation partielle de la mise en œuvre;
- option 4: obligation complète faite aux autorités des États membres d'accepter les informations réglementaires ou documents sur le transport de marchandises et harmonisation totale de la mise en œuvre;

Toutes les options contenaient, pour l'essentiel, le même ensemble de mesures. Ces mesures pourraient être mises en œuvre soit sous une forme non contraignante, comme mesures de soutien promouvant l'action volontaire des États membres, soit sous la forme d'une réglementation, comme l'adoption d'un nouvel acte juridique spécifique de l'UE et la signature d'accords bilatéraux avec des pays tiers. La logique d'élaboration des options a consisté à combiner ces différentes mesures, en les faisant varier selon deux axes: le champ d'application matériel de l'initiative, d'une part, et les niveaux d'intensité de l'intervention réglementaire, d'autre part.

Une analyse comparative de l'efficacité, de l'efficience, des coûts et des avantages des quatre options a été réalisée. Cette analyse a montré que: i) la mise en œuvre des options 3 ou 4 produirait des rapports coûts/avantages très semblables; et ii) que ces deux options contribueraient dans une large mesure à résoudre les problèmes recensés, leur efficacité dans la réalisation des objectifs globaux et spécifiques étant sensiblement plus élevée que celle de l'option 1 ou de l'option 2.

Le degré élevé d'efficacité des options 3 et 4 s'explique, par le fait d'une part, que la couverture des informations dans l'obligation d'acceptation a une portée plus large et, d'autre part, que les exigences contraignantes en matière d'acceptation des moyens électroniques sont davantage spécifiées. L'obligation d'acceptation n'est pas définie par rapport à des documents spécifiques, comme c'est le cas pour les options 1 et 2, mais par rapport aux «informations» requises par la législation européenne et les législations nationales régissant les conditions du transport international de marchandises sur le territoire des États membres de l'UE. Ainsi, les contrats électroniques de transport sont couverts, ainsi que tout format électronique de soumission des informations, pour autant que soient respectées: i) les exigences de la législation applicable relatives au contenu des informations; et ii) les exigences applicables aux moyens électroniques permettant de mettre ces informations à disposition, établies dans le cadre du nouvel acte juridique proposé.

L'option 3 était l'option privilégiée, sur la base de laquelle la présente proposition a été élaborée. Le choix entre les options 3 et 4 a tenu compte des points de vue des parties intéressées, ainsi que des considérations relatives à la proportionnalité. Les parties intéressées dans les secteurs maritime, aérien et ferroviaire, en particulier, ont indiqué clairement que,

bien qu'une approche multimodale soit nécessaire, la Commission devrait éviter de proposer une solution universelle²³. Les principales considérations concernent les investissements dans des solutions correspondantes déjà effectués dans ces secteurs. Ces solutions ont été élaborées sur la base des dispositions actuelles de conventions internationales et du droit de l'Union qui, comme l'analyse juridique effectuée dans le présent rapport a également mis en évidence, sont propres à chaque mode et varient sensiblement.

L'imposition de spécifications techniques entièrement communes en matière d'interopérabilité, pour toutes les solutions utilisées aux fins de la communication d'informations réglementaires entre entreprises et administrations et dans tous les modes de transport, comme il est proposé dans l'option 4, nécessiterait des investissements initiaux plus élevés par les entreprises de ces secteurs afin de s'adapter aux nouvelles exigences.

Dans le cadre de l'option 3, la mesure dans laquelle ces spécifications techniques intermodales communes seront établies serait déterminée sur la base d'une analyse d'impact spécifique. Cette analyse d'impact aurait pour objectif d'établir avec plus de précision les spécifications techniques transsectorielles communes minimales nécessaires qui garantiraient l'interopérabilité entre tous les systèmes connexes utilisés par les autorités et avec les solutions utilisées par les entreprises, tout en assurant le meilleur rapport coûts/avantages en ce qui concerne les coûts de mise en conformité supportés par les entreprises et les avantages futurs.

L'hypothèse, fondée sur les arguments des acteurs du secteur, est qu'un niveau suffisant d'interopérabilité peut être assuré sans une harmonisation complète des exigences couvrant tous les modes de transport. Plus concrètement, d'après la plupart des acteurs du secteur, l'interopérabilité nécessiterait, au minimum, un dictionnaire commun des données multimodales²⁴. Des spécifications techniques mettant en œuvre d'autres exigences, telles que celles liées à l'authenticité ou à l'intégrité, peuvent être élaborées spécifiquement pour les différents modes de transport, si une analyse d'impact spécifique et distincte conclut qu'une telle approche serait plus rentable en ce qui concerne certaines des exigences (communes).

Les **principaux avantages escomptés** de l'option privilégiée sont de nature économique et environnementale. Le secteur devrait réaliser des économies à hauteur de 20 à 27 milliards d'EUR au cours de la période 2018-2040, par rapport à un scénario où aucune politique d'intervention n'est mise en place au niveau de l'Union (scénario de référence), grâce à la réduction des coûts administratifs (par exemple, les coûts liés à la gestion et à l'échange des informations et des documents de transport). Cela équivaut à un volume de 75 à 102 millions d'heures de travail économisées chaque année (soit 36 000 à 49 000 employés équivalents temps plein). Les transporteurs routiers, dont 99 % sont des PME, devraient bénéficier d'environ 60 % de toutes les économies de coûts administratifs dans le secteur.

Des effets positifs pour l'environnement sont également attendus, en raison d'une diminution de la part modale du transport routier en 2030 par rapport au scénario de référence. En termes

²³ Voir, par exemple, les documents de prise de position de l'ECSA et du WSC (maritime), ainsi que de la CCFE (ferroviaire) envoyés en réponse à l'analyse d'impact initiale (AII). L'IATA a participé activement à la quasi-totalité des séminaires de consultation des parties intéressées, au cours desquels elle a clairement exprimé son point de vue.

²⁴ 73 % des personnes interrogées au cours d'une session interactive organisée dans le cadre de l'atelier sur les documents électroniques à Tallinn se sont prononcés en faveur de la mise en place de spécifications techniques normalisées en ce qui concerne le partage de données entre les opérateurs logistiques et les administrations publiques. De même, l'Union TLF a proposé la mise en place d'un ensemble de données unique au niveau de l'Union européenne. Selon les entretiens ciblés (source ECORYS et al.), le groupe des transitaires a souligné l'importance d'un ensemble commun de données appliqué par l'intermédiaire de la législation de l'UE. La nécessité de mettre en place un ensemble commun de données a aussi été soulignée dans le document exposant la position du gouvernement finlandais sur la présente initiative.

cumulés, les réductions d'émissions de CO₂ sont estimées à plus de 1 300 000 tonnes au cours de la période 2018-2040, par rapport au scénario de référence, soit 74 millions d'EUR d'économies de coûts externes. Les coûts de la congestion devraient diminuer de près de 300 millions d'EUR par rapport au scénario de référence au cours de la même période. En outre, les documents n'étant plus imprimés (en moyenne, 1 à 5 exemplaires de chaque document par expédition), environ 2 à 8 milliards de feuilles de papier pourraient être économisées, soit l'équivalent de 180 à 900 arbres chaque année.

Les **principaux coûts prévus** sont liés aux investissements nécessaires pour se conformer aux nouvelles exigences politiques. Les coûts pour les autorités publiques sont estimés à quelque 268 millions d'EUR au cours de la période de déploiement des documents de transport électroniques, par rapport au scénario de référence, dont 17 millions d'EUR sont liés à la certification des fournisseurs de solutions et 251 millions d'EUR à l'exécution. En outre, les administrations nationales seront appelées à investir dans de nouveaux systèmes informatiques, ou à adapter ceux qui existent; ces coûts ne devraient pas être significatifs. En ce qui concerne les entreprises, les coûts de mise en conformité devraient être de l'ordre de 4,4 milliards d'EUR.

Les effets sur l'emploi peuvent être légèrement négatifs si des membres du personnel licenciés en raison d'une réduction des activités de gestion des documents ne sont pas redéployés vers d'autres tâches. Cette incidence négative devrait se voir compensée dans une large mesure par la croissance globale du secteur. Une augmentation de la demande de solutions et systèmes informatiques devrait ouvrir de nouvelles perspectives aux fournisseurs de technologies de l'information, ce qui entraînerait une hausse des emplois hautement qualifiés.

Des externalités légèrement négatives pourraient découler de l'augmentation de la pollution atmosphérique causée par les transports par voie d'eau, estimées à environ 41 millions d'EUR au cours de la période de déploiement des documents de transport électroniques, par rapport au scénario de référence.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La proposition offre une simplification significative et une efficacité accrue en réduisant la charge administrative pour les opérateurs économiques lorsqu'ils satisfont aux exigences en matière d'informations réglementaires dans le cadre du transport de marchandises sur le territoire de l'Union.

La réduction de la charge administrative devrait être réalisée par les moyens suivants: en veillant à ce que les opérateurs économiques puissent mettre les informations réglementaires à la disposition des autorités par voie électronique; et en harmonisant les procédures utilisées par les autorités des États membres pour vérifier les informations réglementaires fournies par voie électronique. Comme souligné précédemment, les coûts administratifs supportés par le secteur devraient diminuer sensiblement.

Les PME et les micro-entreprises bénéficieront particulièrement du fait de pouvoir fournir aux autorités les informations réglementaires requises de manière simplifiée et harmonisée, indépendamment de l'État membre ou des autorités compétentes. Cela s'explique par le fait que les PME et les micro-entreprises sont proportionnellement plus vulnérables face à une administration inefficace et à la perte d'heures de travail du personnel.

- **Droits fondamentaux**

La proposition a une incidence sur la protection des données à caractère personnel consacrée à l'article 8 de la Charte. Tout traitement de données à caractère personnel en vertu de la proposition est effectué conformément à la législation de l'Union relative à la protection des données à caractère personnel, notamment au règlement général sur la protection des données.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'option privilégiée n'a pas d'incidence budgétaire.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

La Commission suivra les progrès, les incidences et les résultats de la présente initiative au moyen de plusieurs mécanismes de suivi/d'évaluation. La Commission mesurera les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs spécifiques de la nouvelle proposition.

Les demandes d'information (rapports, réponses aux enquêtes) seront soigneusement équilibrées afin de ne pas faire peser une charge supplémentaire sur les parties intéressées en créant de nouvelles demandes de rapports disproportionnées.

Cinq ans après l'expiration de la date de mise en œuvre de la proposition juridique, la Commission procédera à une évaluation pour vérifier si les objectifs de l'initiative ont été atteints. Cette évaluation se fondera sur les rapports des États membres, sur des enquêtes menées auprès des parties intéressées et sur d'autres contributions (telles que des plaintes) émanant des transporteurs. Par la suite, l'évaluation devra éclairer les futurs processus décisionnels afin de procéder aux ajustements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

La proposition est divisée en cinq chapitres. Les premier et dernier chapitres présentent le champ d'application général et certaines dispositions horizontales, tandis que les chapitres II à IV fournissent des instruments plus précis.

L'article premier définit le champ d'application du présent règlement.

L'article 2 contient des dispositions relatives aux pouvoirs délégués à la Commission pour modifier les éléments non essentiels de l'annexe 1 du règlement, lorsque les exigences en matière d'informations réglementaires relevant du champ d'application du présent règlement sont répertoriées.

L'article 3 contient les définitions.

L'article 4 établit les exigences relatives au format électronique que les opérateurs économiques concernés devraient utiliser pour mettre à disposition les informations réglementaires en matière de transport (eFTI).

L'article 5 établit l'obligation, pour les autorités compétentes des États membres, d'accepter les informations réglementaires transmises par voie électronique par les opérateurs économiques concernés, dans le respect des conditions fixées à l'article 4.

L'article 6 exige des autorités compétentes, des prestataires de services eFTI et des opérateurs économiques concernés qu'ils prennent les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité des informations traitées et échangées conformément au présent règlement.

L'article 7 impose à la Commission l'obligation d'adopter des actes d'exécution établissant un ensemble et des sous-ensembles de données communes en ce qui concerne les exigences réglementaires relevant du champ d'application du présent règlement, et fixant des procédures communes et des règles en matière d'accès et de traitement, par les autorités compétentes, des informations réglementaires fournies par voie électronique. Cela devrait garantir une mise en œuvre uniforme, par les autorités des États membres, des mesures mettant en œuvre l'obligation d'accepter les informations réglementaires transmises par voie électronique.

L'article 8 définit les exigences fonctionnelles applicables aux plateformes eFTI grâce auxquelles les opérateurs économiques concernés pourraient mettre les informations réglementaires à disposition, et habilite la Commission à adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées pour leur mise en œuvre. Ces exigences visent à faire en sorte que la gestion de données par l'intermédiaire de ces plateformes puisse être faite de manière à garantir des aspects essentiels, tels que la disponibilité, l'authenticité, l'intégrité, la confidentialité et la sécurité des données. Ces exigences sont générales, et il est prévu que les modalités de leur mise en œuvre soient définies de manière à pouvoir couvrir toute technologie actuelle ou future qui serait en mesure de garantir ces fonctionnalités.

L'article 9 fixe les exigences applicables aux prestataires de services eFTI qui fourniraient aux opérateurs économiques concernés des services d'informations réglementaires fondés sur des plateformes eFTI.

L'article 10, l'article 11 et l'article 12 établissent les règles concernant un système de certification des plateformes eFTI et des prestataires de services eFTI.

L'article 13 définit les conditions relatives à l'attribution de pouvoirs délégués à la Commission en vertu du présent règlement.

L'article 14 définit la procédure de comité pour l'exercice, par la Commission, du pouvoir d'adopter des actes d'exécution en vertu du présent règlement.

L'article 15 impose à la Commission de procéder à une évaluation de l'application du présent règlement, en vue d'en apprécier la performance par rapport à l'objectif fixé. Il fait également obligation aux États membres d'aider la Commission à réunir les informations nécessaires à l'élaboration du rapport d'évaluation.

L'article 16 établit l'obligation, pour les États membres, de fournir tous les deux ans des informations spécifiques pour chaque année destinées à surveiller les effets de la mise en œuvre du présent règlement.

L'article 17 contient des dispositions relatives à la date d'entrée en vigueur et d'application du présent règlement.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises

(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 son article 91, son article 100, paragraphe 2, et son article 192, paragraphe 1,

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 européen²⁵,

vu l'avis du Comité des régions²⁶,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'efficacité du transport de marchandises et de la logistique est vitale pour la compétitivité de l'économie de l'Union, le fonctionnement du marché intérieur et la cohésion économique et sociale dans toutes les régions de l'Union.
- (2) La circulation des marchandises s'accompagne d'un volumineux échange d'informations qui s'effectue encore sur support papier, entre les entreprises ainsi qu'entre les entreprises et les autorités publiques. L'utilisation de documents papier représente une charge administrative importante pour les opérateurs logistiques.
- (3) L'absence d'un cadre juridique uniforme au niveau de l'Union imposant aux autorités publiques d'accepter les informations pertinentes relatives au transport de marchandises et requises par la législation qui sont communiquées sous forme électronique est considérée comme la principale raison du manque de progrès en matière de simplification et d'augmentation de l'efficacité que permettent les moyens électroniques disponibles. Le fait que les autorités publiques n'acceptent pas les informations sous forme électronique affecte non seulement la facilité de communication entre elles-mêmes et les opérateurs, mais entrave aussi, indirectement, le développement d'une communication électronique simplifiée entre entreprises dans toute l'Union.
- (4) Certains domaines du droit des transports de l'Union imposent aux autorités compétentes d'accepter les informations numérisées, mais cette obligation est loin de concerner l'ensemble de la législation pertinente de l'Union. Il devrait être possible

²⁵ JO C du p. .

²⁶ JO C du p. .

d'utiliser des moyens électroniques pour mettre les informations réglementaires relatives au transport de marchandises à la disposition des autorités sur l'ensemble du territoire de l'Union et pour toutes les phases pertinentes des opérations de transport effectuées à l'intérieur de l'Union. En outre, cette possibilité devrait s'appliquer à l'ensemble des informations réglementaires, dans tous les modes de transport.

- (5) Il convient, dès lors, que les autorités des États membres soient tenues d'accepter les informations fournies par voie électronique chaque fois que les opérateurs économiques sont obligés de communiquer des informations pour prouver le respect des exigences énoncées dans les actes de l'Union adoptés conformément au titre VI de la troisième partie du traité ou, vu la similarité des situations, le respect de la législation de l'Union sur les transferts de déchets. Il devrait en aller de même lorsque la législation nationale d'un État membre traitant de questions régies par le titre VI de la troisième partie du traité exige la fourniture d'informations réglementaires identiques, en tout ou en partie, aux informations à fournir en vertu de cette législation de l'Union.
- (6) Étant donné que le présent règlement est uniquement destiné à faciliter la communication d'informations, précisément, par voie électronique, il ne devrait pas porter atteinte aux dispositions du droit de l'Union ou du droit national déterminant le contenu des informations réglementaires et, en particulier, ne devrait pas imposer d'autres exigences en matière d'informations réglementaires. Si le présent règlement est destiné à permettre de se conformer aux exigences réglementaires en matière d'information par la voie électronique plutôt qu'au moyen de documents papier, il ne devrait affecter d'aucune autre manière les dispositions pertinentes de l'Union sur les exigences relatives aux documents à utiliser pour la présentation structurée des informations en question. Il ne devrait pas affecter non plus les dispositions de la législation de l'Union concernant les transferts de déchets qui contiennent des exigences procédurales applicables aux transferts. Le présent règlement devrait également être sans préjudice des dispositions relatives aux obligations d'information prévues dans le règlement (UE) n° 952/2013 ou dans les actes d'exécution ou les actes délégués adoptés en vertu de ce dernier.
- (7) L'utilisation de moyens électroniques pour l'échange d'informations conformément au présent règlement devrait être organisée de manière à garantir la sécurité et à respecter la confidentialité des informations commerciales sensibles.
- (8) Afin de permettre aux opérateurs de fournir les informations pertinentes sous forme électronique de la même manière dans tous les États membres, il est nécessaire de s'appuyer sur des spécifications communes, qui doivent être adoptées par la Commission. Ces spécifications devraient garantir l'interopérabilité des données pour les différents ensembles et sous-ensembles de données se rapportant aux informations réglementaires pertinentes, et établir des procédures communes et des modalités d'accès et de traitement de ces données par les autorités compétentes.
- (9) Lors de la définition de ces spécifications, il convient de tenir dûment compte des spécifications applicables en matière d'échange de données définies dans le droit de l'Union applicable et dans les normes européennes et internationales pertinentes pour l'échange multimodal de données, ainsi que des principes et recommandations figurant dans le cadre d'interopérabilité européen²⁷, qui propose une approche de la fourniture

²⁷ Cadre d'interopérabilité européen – Stratégie de mise en œuvre, communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions [(COM(2017) 134].

de services publics numériques européens adoptée d'un commun accord par les États membres. Il convient également de veiller à ce que ces spécifications restent neutres du point de vue technologique et ouvertes aux technologies innovantes.

- (10) Il convient que le présent règlement définisse les exigences fonctionnelles applicables aux plateformes fondées sur les technologies de l'information et de la communication susceptibles d'être utilisées par les opérateurs économiques pour mettre les informations réglementaires relatives au transport de marchandises sous format électronique (eFTI) à la disposition des autorités compétentes (plateformes eFTI). Des conditions devraient également être établies pour les tiers prestataires de services de plateforme eFTI (prestataires de services eFTI).
- (11) Afin de renforcer la confiance des autorités des États membres et des opérateurs économiques en ce qui concerne le respect de ces exigences par les plateformes eFTI et par les prestataires de services eFTI, il y a lieu que les autorités compétentes des États membres mettent en place un système de certification reposant sur une accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil²⁸.
- (12) Afin d'assurer des conditions uniformes pour la mise en œuvre de l'obligation d'accepter les informations réglementaires transmises sous forme électronique conformément au présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²⁹.
- (13) Il convient, notamment, de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour lui permettre d'établir un ensemble et des sous-ensembles de données communes relatives aux différentes exigences en matière d'informations réglementaires prévues par le présent règlement, ainsi que des procédures et règles détaillées pour les autorités compétentes concernant l'accès à ces informations et leur traitement lorsque les opérateurs économiques concernés mettent ces informations à disposition sous forme électronique, y compris des règles détaillées et des spécifications techniques.
- (14) Il convient également de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour lui permettre d'établir des règles détaillées relatives à la mise en œuvre des exigences applicables aux plateformes eFTI et aux prestataires de services eFTI.
- (15) Afin de garantir la bonne application du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne:
 - pour modifier l'annexe I, partie B, afin d'y incorporer les listes des exigences en matière d'informations réglementaires figurant dans la législation des États membres et notifiées à la Commission par les États membres conformément au présent règlement;
 - pour modifier l'annexe I, partie A, afin de tenir compte de tout acte délégué ou acte d'exécution adopté par la Commission qui établit de nouvelles exigences en

²⁸ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

²⁹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

matière d'informations réglementaires au niveau de l'Union en ce qui concerne le transport de marchandises;

— pour modifier l'annexe I, partie B, afin d'y incorporer toute nouvelle disposition de la législation nationale pertinente qui apporte des modifications aux exigences nationales en matière d'informations réglementaires, ou qui fixe de nouvelles exigences pertinentes en matière d'informations réglementaires relevant du champ d'application du présent règlement et notifiées à la Commission par les États membres conformément au présent règlement;

— pour compléter certains aspects techniques du présent règlement, notamment en ce qui concerne les règles relatives à la certification des plateformes eFTI et des prestataires de services eFTI.

- (16) Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»³⁰. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (17) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir la garantie d'une approche uniforme en matière d'acceptation, par les autorités des États membres, des informations relatives au transport de marchandises qui sont transmises par voie électronique, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, mais peuvent, en raison de la nécessité d'établir des exigences communes, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (18) Le traitement par voie électronique des données à caractère personnel requises dans le cadre des informations réglementaires relatives au transport de marchandises devrait être effectué conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil³¹.
- (19) La Commission devrait procéder à une évaluation du présent règlement. Il convient de collecter des informations aux fins de cette évaluation, et d'apprécier la performance de la législation par rapport aux objectifs qu'elle poursuit.
- (20) Le présent règlement ne peut être effectivement appliqué avant l'entrée en vigueur des actes délégués et des actes d'exécution qu'il prévoit. Il convient donc que le présent règlement s'applique à compter du [insérer la date], afin de donner à la Commission le temps d'adopter ces actes.

³⁰ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

³¹ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

- (21) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil³² et a rendu un avis le xx XXX 20xx³³,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit un cadre juridique pour la communication par voie électronique des informations réglementaires relatives au transport de marchandises sur le territoire de l'Union. À cette fin, le présent règlement:
 - (a) fixe les conditions dans lesquelles les autorités compétentes des États membres sont tenues d'accepter les informations réglementaires transmises par voie électronique par les opérateurs économiques concernés;
 - (b) fixe les règles applicables à la prestation de services liés à la mise à disposition par voie électronique des informations réglementaires par les opérateurs économiques concernés.
2. Le présent règlement s'applique aux exigences en matière d'informations réglementaires énoncées dans les actes de l'Union établissant les conditions pour le transport de marchandises sur le territoire de l'Union conformément au titre VI de la troisième partie du traité, ou établissant les conditions pour les transferts de déchets. En ce qui concerne le transfert de déchets, le présent règlement ne s'applique pas aux contrôles réalisés par les bureaux de douane, comme prévu dans les dispositions applicables de l'Union. Les actes de l'Union soumis au présent règlement et les exigences correspondantes en matière d'informations réglementaires sont énumérés à l'annexe I, partie A.

Le présent règlement s'applique également aux exigences en matière d'informations réglementaires définies dans le droit des États membres traitant de questions régies par le titre VI de la troisième partie du traité et imposant la fourniture d'informations identiques, en totalité ou en partie, aux informations à fournir en vertu des exigences en matière d'informations réglementaires visée au premier alinéa.

La législation nationale et les exigences correspondantes en matière d'informations réglementaires visées au deuxième alinéa sont énumérées à l'annexe I, partie B, conformément à la procédure prévue à l'article 2, point b).
3. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant à un an à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres notifient à la

³² Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

³³ JO C...

Commission les dispositions législatives nationales et les exigences correspondantes en matière d'informations réglementaires visées au paragraphe 2, deuxième alinéa, à inclure à l'annexe I, partie B. Par ailleurs, les États membres notifient à la Commission toute nouvelle disposition législative nationale adoptée par la suite, visée au paragraphe 2, deuxième alinéa, qui modifie ces exigences en matière d'informations réglementaires ou qui fixe de nouvelles exigences pertinentes en matière d'informations réglementaires, dans un délai d'un mois à compter de l'adoption de ladite disposition.

Article 2
Adaptation de l'annexe I

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 13 en ce qui concerne les modifications à apporter à l'annexe I afin:

- (a) d'inclure une référence à tout acte délégué ou acte d'exécution adopté par la Commission, qui établit de nouvelles exigences en matière d'informations réglementaires en rapport avec les actes juridiques de l'Union régissant le transport des marchandises conformément aux dispositions du titre VI de la troisième partie du traité;
- (b) d'intégrer les références à la législation nationale et aux exigences en matière d'informations réglementaires notifiées par les États membres conformément à l'article 1, paragraphe 3.

Article 3
Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «informations réglementaires», les informations se présentant ou non sous la forme d'un document, relatives au transport de marchandises dans le territoire de l'Union, y compris en transit, qui doivent être fournies par un opérateur économique concerné conformément aux dispositions visées à l'article 1, paragraphe 2, afin de prouver le respect des exigences pertinentes des actes concernés;
- (2) «exigence en matière d'informations réglementaires», une obligation de fournir des informations réglementaires;
- (3) «informations électroniques relatives au transport de marchandises» (eFTI), tout ensemble d'éléments de données traitées sur support électronique aux fins de l'échange d'informations réglementaires entre les opérateurs économiques concernés et avec les autorités publiques compétentes;
- (4) «traitement», toute opération ou tout ensemble d'opérations, effectuées ou non à l'aide de procédés automatisés et appliquées aux eFTI, telles que la collecte, l'enregistrement, l'organisation, la structuration, la conservation, l'adaptation ou la modification, l'extraction, la consultation, l'utilisation, la communication par transmission, la diffusion ou toute autre forme de mise à disposition, le rapprochement ou l'interconnexion, la limitation, l'effacement ou la destruction;
- (5) «plateforme eFTI», toute solution fondée sur une technologie de l'information et de la communication (TIC), comme un système d'exploitation, un environnement opérationnel, ou une base de données, destinée à être utilisée pour le traitement d'eFTI;

- (6) «développeur de plateforme eFTI», toute personne physique ou morale qui a mis au point ou acquis une plateforme eFTI soit à des fins de traitement des informations réglementaires liées à son activité économique propre, soit à des fins de commercialisation de cette plateforme;
- (7) «service eFTI», un service consistant en un traitement d'eFTI au moyen d'une plateforme eFTI, seul ou en combinaison avec d'autres solutions TIC, y compris d'autres plateformes eFTI;
- (8) «prestataire de services eFTI», toute personne physique ou morale qui fournit un service eFTI à des opérateurs économiques concernés sur la base d'un contrat;
- (9) «opérateur économique concerné», tout opérateur de transport ou opérateur logistique, ou toute autre personne physique ou morale, qui est responsable de la mise à disposition d'informations réglementaires pour les autorités compétentes conformément aux exigences pertinentes en matière d'informations réglementaires;
- (10) «format lisible par l'homme», un mode de représentation des données sous forme électronique pouvant être utilisées comme informations par une personne physique sans nécessiter de traitement supplémentaire;
- (11) «format lisible par une machine», un mode de représentation des données sous forme électronique pouvant être utilisées pour le traitement automatique par une machine;
- (12) «organisme d'évaluation de la conformité», un organisme d'évaluation de la conformité au sens de l'article 2, point 13, du règlement (CE) n° 765/2008, qui est accrédité conformément audit règlement pour effectuer l'évaluation de la conformité d'une plateforme eFTI ou d'un prestataire de services eFTI.

CHAPITRE II

INFORMATIONS REGLEMENTAIRES FOURNIES PAR VOIE ELECTRONIQUE

Article 4

Exigences applicables aux opérateurs économiques concernés

1. Lorsque les opérateurs économiques concernés mettent à disposition des informations réglementaires par voie électronique, ils le font sur la base de données traitées sur une plateforme eFTI certifiée et, le cas échéant, par un prestataire de services eFTI certifié. Les informations réglementaires sont transmises dans un format lisible par une machine et, à la demande de l'autorité compétente, dans un format lisible par l'homme.

Les informations dans un format lisible par une machine sont fournies par l'intermédiaire d'une connexion sécurisée et authentifiée avec la source de données d'une plateforme eFTI. Les opérateurs économiques concernés communiquent l'adresse internet à laquelle ces informations peuvent être consultées, ainsi que tout autre élément nécessaire pour permettre à l'autorité compétente d'identifier de manière unique les informations réglementaires

Les informations dans un format lisible par l'homme sont mises à disposition sur place, sur l'écran des appareils électroniques de l'opérateur économique concerné ou des autorités compétentes.
2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre à leurs autorités compétentes de traiter les informations réglementaires transmises par les opérateurs

économiques concernés dans un format lisible par une machine en vertu du paragraphe 1, deuxième alinéa, conformément aux dispositions établies par la Commission au titre de l'article 7.

Article 5

Acceptation par les autorités compétentes

Les autorités compétentes des États membres acceptent les informations réglementaires transmises par voie électronique par les opérateurs économiques concernés conformément à l'article 4.

Article 6

Informations commerciales confidentielles

Les autorités compétentes, les prestataires de services eFTI et les opérateurs économiques concernés sont tenus de prendre les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité des informations commerciales traitées et échangées conformément au présent règlement.

Article 7

Ensemble de données communes eFTI, procédures et modalités d'accès

La Commission établit les éléments suivants au moyen d'actes d'exécution:

- (a) un ensemble et des sous-ensembles de données communes eFTI relatives aux différentes exigences en matière d'informations réglementaires, y compris les définitions correspondantes à chaque élément de données figurant dans l'ensemble de données communes et dans les sous-ensembles;
- (b) des procédures communes et des règles détaillées, y compris des spécifications techniques communes, en ce qui concerne l'accès des autorités compétentes aux plateformes eFTI, notamment des procédures pour le traitement des informations réglementaires transmises par voie électronique par les opérateurs économiques concernés.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

CHAPITRE III

PLATEFORMES ET SERVICES EFTI

SECTION 1

EXIGENCES APPLICABLES AUX PLATEFORMES ET SERVICES EFTI

Article 8

Exigences fonctionnelles applicables aux plateformes eFTI

1. Les plateformes eFTI utilisées pour le traitement des informations réglementaires proposent des fonctionnalités garantissant que:

- (a) les données à caractère personnel peuvent être traitées conformément au règlement (UE) 2016/679;
 - (b) les données à caractère commercial peuvent être traitées conformément à l'article 6;
 - (c) un identifiant électronique unique permet de faire le lien entre les données traitées et le transfert physique d'un ensemble déterminé de marchandises auxquelles ces données sont liées, depuis le départ jusqu'à la destination, dans le cadre d'un contrat de transport unique, indépendamment de la quantité ou du nombre de conteneurs, de colis ou de pièces;
 - (d) les données peuvent être traitées uniquement sur la base d'un accès autorisé et authentifié;
 - (e) toutes les opérations de traitement sont dûment consignées, afin de permettre, au minimum, l'identification de chaque opération distincte, de la personne physique ou morale ayant réalisé l'opération et du déroulement des opérations pour chaque élément de données; lorsqu'une opération donne lieu à la modification ou à la suppression d'un élément de données existant, l'élément de données original est préservé;
 - (f) les données peuvent être archivées et restent accessibles, pendant une période de temps appropriée, dans le respect des exigences pertinentes en matière d'informations réglementaires;
 - (g) les données sont protégées contre la corruption et le vol;
 - (h) les éléments de données traités correspondent à l'ensemble et aux sous-ensembles de données communes eFTI, et ils peuvent être traités dans n'importe quelle langue officielle de l'Union.
2. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées en ce qui concerne les exigences énoncées au paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 9

Exigences applicables aux prestataires de services eFTI

1. Les prestataires de services eFTI veillent à ce que:
- (a) les données soient traitées exclusivement par des utilisateurs autorisés et selon un rôle d'utilisateur et des droits de traitement clairement définis au sein de la plateforme eFTI, conformément aux exigences pertinentes en matière d'informations réglementaires;
 - (b) les données soient archivées et restent accessibles, pendant une période de temps appropriée, dans le respect des exigences pertinentes en matière d'informations réglementaires;
 - (c) les autorités aient un accès immédiat aux informations réglementaires concernant une opération de transport de marchandises traitées au moyen de leurs plateformes eFTI, lorsque cet accès est accordé aux autorités par un opérateur économique concerné;

- (d) les données soient sécurisées de manière appropriée, y compris contre le traitement non autorisé ou illicite et contre la perte, la destruction ou les dégâts d'origine accidentelle.
2. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées en ce qui concerne les exigences énoncées au paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

SECTION 3

CERTIFICATION

Article 10

Organismes d'évaluation de la conformité

1. Les organismes d'évaluation de la conformité sont accrédités conformément au règlement (CE) n° 765/2008 aux fins de l'accomplissement de la certification des plateformes eFTI et des prestataires de services eFTI tels que définis aux articles 11 et 12 du présent règlement.
2. Aux fins de l'accréditation, un organisme d'évaluation de la conformité satisfait aux exigences énoncées à l'annexe II.
3. Les États membres tiennent à jour une liste des organismes d'évaluation de la conformité accrédités ainsi que des plateformes eFTI et des prestataires de services eFTI certifiés par ces organismes conformément aux articles 11 et 12. Ils publient cette liste sur un site internet officiel du gouvernement. La liste est mise à jour régulièrement, et au plus tard le 31 mars de chaque année.
4. Au plus tard le 31 mars de chaque année, les États membres transmettent à la Commission les listes visées au paragraphe 3, ainsi que l'adresse du site web où ces listes ont été publiées. La Commission publie un lien vers ces sites web sur sa page web officielle.

Article 11

Certification des plateformes eFTI

1. À la demande d'un développeur de plateforme eFTI, les organismes d'évaluation de la conformité évaluent la conformité de la plateforme eFTI avec les exigences énoncées à l'article 8, paragraphe 1. Si l'évaluation est positive, un certificat de conformité est délivré. En cas d'évaluation négative, l'organisme d'évaluation de la conformité précise au demandeur pourquoi la plateforme ne satisfait pas à ces exigences.
2. Les organismes d'évaluation de la conformité tiennent à jour une liste des plateformes eFTI certifiées et de celles qui ont reçu une évaluation négative. La liste mise à jour est transmise aux autorités compétentes concernées, chaque fois qu'un certificat ou une évaluation négative sont émis.
3. Les informations mises à la disposition des autorités compétentes au moyen d'une plateforme eFTI certifiée sont accompagnées d'une marque de certification.
4. Le développeur de plateforme eFTI dépose une demande de réévaluation de sa certification si les spécifications techniques adoptées dans les actes d'exécution visés à l'article 7, paragraphe 2, font l'objet d'une révision.

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 13 afin de compléter le présent règlement par des règles relatives à la certification, à l'usage de la marque de certification et au renouvellement de la certification des plateformes eFTI.

Article 12

Certification des prestataires de services eFTI

1. À la demande d'un prestataire de services eFTI, un organisme d'évaluation de la conformité évalue la conformité du prestataire de services eFTI avec les exigences énoncées à l'article 9, paragraphe 1. Si l'évaluation est positive, un certificat de conformité est délivré. En cas d'évaluation négative, l'organisme d'évaluation de la conformité précise au demandeur pourquoi le prestataire ne satisfait pas à ces exigences.
2. Les organismes d'évaluation de la conformité tiennent à jour une liste des prestataires de services eFTI certifiés et de ceux qui ont reçu une évaluation négative. La liste mise à jour est transmise aux autorités compétentes concernées, chaque fois qu'un certificat ou une évaluation négative sont émis.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 13 afin de compléter le présent règlement par des règles relatives à la certification des prestataires de services eFTI.

CHAPITRE IV

DÉLÉGATION DE POUVOIR ET DISPOSITIONS D'APPLICATION

Article 13

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visés à l'article 2, à l'article 11, paragraphe 5, et à l'article 12, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement].
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 2, à l'article 11, paragraphe 5, et à l'article 12, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 2, de l'article 10, paragraphe 5, et de l'article 11, paragraphe 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le

Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 14
Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 15
Révision

1. Au plus tard [cinq ans à compter de la date d'application du présent règlement], la Commission procède à une évaluation de celui-ci et présente un rapport exposant ses principales conclusions au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen.
2. Les États membres fournissent à la Commission les informations nécessaires à l'établissement de ce rapport.

Article 16
Contrôle

Les États membres communiquent les informations suivantes à la Commission, tous les deux ans et pour la première fois au plus tard le [deux ans à compter de la date d'application du présent règlement]:

1. le nombre d'autorités compétentes qui ont mis en œuvre des mesures visant à consulter et à traiter les informations fournies par les opérateurs économiques concernés conformément à l'article 4, paragraphe 2;
2. le nombre d'opérateurs économiques concernés qui ont transmis des informations réglementaires aux autorités compétentes de l'État membre conformément à l'article 4, paragraphe 1, ventilés par mode de transport.

Les informations sont fournies pour chaque année couverte par la période de rapport.

Article 17
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 [OP: veuillez insérer la date correspondant à quatre ans à compter de l'entrée en vigueur].

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le Président

Par le Conseil

Le Président