

# COM (2017) 353 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2016-2017

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 13 juillet 2017

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 13 juillet 2017

## 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** relatif aux  
statistiques des transports par chemin de fer (refonte)

E 12216



Bruxelles, le 11 juillet 2017  
(OR. en)

11187/17

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2017/0146 (COD)**

---

**STATIS 40  
TRANS 321  
CODEC 1235**

### **PROPOSITION**

---

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	30 juin 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2017) 353 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (refonte)

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 353 final.

---

p.j.: COM(2017) 353 final



Bruxelles, le 30.6.2017  
COM(2017) 353 final

2017/0146 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (refonte)**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Dans le contexte de l'Europe des citoyens, la Commission attache une grande importance à la simplification et à la clarté du droit de l'Union afin de le rendre plus lisible et plus accessible au citoyen en lui offrant ainsi des possibilités accrues de faire usage des droits spécifiques qui lui sont conférés.

Mais cet objectif ne pourra être atteint tant que subsistera un trop grand nombre de dispositions qui, ayant été modifiées à plusieurs reprises et souvent de façon substantielle, se trouvent éparpillées en partie dans l'acte originaire et en partie dans les actes modificatifs ultérieurs. Un travail de recherche et de comparaison d'un grand nombre d'actes est ainsi nécessaire pour identifier les dispositions en vigueur.

De ce fait, la clarté et la transparence du droit dépendent aussi de la codification de la réglementation souvent modifiée.

2. Le 1er avril 1987, la Commission a décidé<sup>1</sup> de donner à ses services l'instruction de procéder à la codification de tous les actes au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agissait là d'une règle minimale et que les services devaient s'efforcer de codifier les textes dont ils ont la responsabilité à des intervalles encore plus brefs dans l'intérêt de la clarté et de la bonne compréhension de leurs dispositions.
3. Les conclusions de la présidence du Conseil européen d'Édimbourg, en décembre 1992, ont confirmé ces impératifs<sup>2</sup> en soulignant l'importance de la codification qui offre une sécurité juridique quant au droit applicable à un moment donné à propos d'une question donnée.

La codification doit être effectuée dans le strict respect de la procédure normale d'adoption des actes de l'Union.

4. L'objet de la présente proposition est de procéder à la codification du règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer<sup>3</sup>. Le nouveau règlement se substituera aux divers actes qui y sont incorporés<sup>4</sup>, en préservant totalement la substance de ceux-ci. Il convient dans le même temps d'apporter une modification de substance à l'article 4, paragraphe 5 dudit règlement. La proposition est dès lors présentée sous la forme d'une refonte.
5. La présente proposition de refonte a été élaborée sur la base d'une consolidation préalable du texte, dans 24 langues officielles, du règlement (CE) n° 91/2003 et des actes qui l'ont modifié, effectuée, au moyen d'un système informatique, par l'Office des publications de l'Union européenne. Lorsque les articles ont été renumérotés, la corrélation entre l'ancienne et la nouvelle numérotation est exposée dans un tableau de correspondance qui figure à l'annexe X du règlement de refonte.

---

<sup>1</sup> COM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> Voir l'annexe 3 de la partie A des dites conclusions.

<sup>3</sup> Inscrite dans le programme législatif pour 2017.

<sup>4</sup> Voir l'annexe IX de la présente proposition.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (refonte)**

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

vu le traité ☒ sur le fonctionnement de l'Union européenne ☒ , et notamment son article ☒ 338, paragraphe 1 ☒,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission de la proposition d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>5</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

---

↓ nouveau

(1) Le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil<sup>6</sup> a été modifié à plusieurs reprises et de façon substantielle<sup>7</sup>. A l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte dudit règlement.

---

↓ 91/2003 considérant 1 (adapté)

(2) Les chemins de fer constituent une part importante des réseaux de transport de ☒ l'Union ☒.

---

↓ 2016/2032 considérant 2

(3) Des statistiques sur les transports de marchandises et de voyageurs par chemin de fer sont nécessaires pour permettre à la Commission d'assurer le suivi et le développement

---

<sup>5</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>6</sup> Règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (JO L 14 du 21.1.2003, p. 1).

<sup>7</sup> Voir l'annexe IX.

de la politique commune des transports, ainsi que de la composante «transport» de la politique régionale et de la politique des réseaux transeuropéens.

---

↓ 2016/2032 considérant 3

- (4) Des statistiques sur la sécurité des chemins de fer sont également nécessaires pour permettre à la Commission d'assurer la préparation et le suivi des actions de l'Union dans le domaine de la sécurité des transports. Dans le cadre de l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup>, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer collecte des données sur les accidents ayant trait à des indicateurs de sécurité communs et à des méthodes communes de calcul du coût des accidents.
- 

↓ 91/2003 considérant 4 (adapté)

- ~~(5)~~ Des statistiques  au niveau de l'Union  sur les transports par chemin de fer sont également requises pour remplir les missions de contrôle prévues à l'article 15 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>.
- 

↓ 91/2003 considérant 5 (adapté)

- (6) La collecte de statistiques  au niveau de l'Union  sur tous les modes de transport devrait être effectuée selon des concepts et des normes communs, afin de parvenir à la comparabilité la plus large possible entre les différents modes  de transport .
- 

↓ 2016/2032 considérant 4

- (7) Il importe d'éviter tout chevauchement des travaux et d'optimiser l'usage fait d'informations existantes qui peuvent être utilisées à des fins statistiques. À cette fin, et en vue de fournir aux citoyens de l'Union et aux autres parties prenantes des informations utiles et facilement accessibles sur la sécurité des transports ferroviaires et l'interopérabilité du système ferroviaire, y compris les infrastructures ferroviaires, il convient de mettre en place des accords de coopération appropriés entre les services de la Commission et les entités concernées, y compris au niveau international.
- 

↓ 2016/2032 considérant 6

- (8) Lors de la production de statistiques européennes, un équilibre devrait être trouvé entre les besoins des utilisateurs et la charge imposée aux répondants.

---

<sup>8</sup> Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

<sup>9</sup> Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

---

↓ 2016/2032 considérant 8  
(adapté)

- (9) Dans son rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'expérience acquise dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 91/2003, la Commission mentionne le fait que les évolutions à long terme vont probablement conduire à la suppression ou à la simplification des données déjà collectées au titre dudit règlement, et que l'objectif est de réduire le délai de transmission prévu pour les données annuelles sur les voyageurs par chemin de fer. La Commission devrait continuer à présenter, à intervalles réguliers, des rapports sur la mise en œuvre  dudit  règlement.
- 

↓ 91/2003 considérant 7 (adapté)

- (10) La coexistence d'entreprises ferroviaires publiques et privées exploitant un marché commercial de transports ferroviaires exige une définition explicite des informations statistiques qui devraient être fournies par l'ensemble des entreprises ferroviaires et diffusées par Eurostat.
- 

↓ 91/2003 considérant 8 (adapté)

- (11) Conformément au principe de subsidiarité défini à l'article 5 du traité  sur l'Union européenne  , la création de normes statistiques communes permettant la production de données harmonisées est une action qui ne peut être menée avec efficacité qu'au niveau  de l'Union . Ces normes devraient être mises en oeuvre dans chaque État membre sous l'autorité des organismes et institutions responsables de l'établissement des statistiques officielles.
- 

↓ 91/2003 considérant 9

- (12) Le règlement (CE) n° 223/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>10</sup> constitue un cadre de référence pour les dispositions prévues au présent règlement.
- 

↓ 2016/2032 considérant 10  
(adapté)

- (13) Afin de prendre en compte les nouvelles évolutions dans les États membres, tout en maintenant la collecte harmonisée de données sur le transport ferroviaire dans l'ensemble de l'Union, et aux fins de préserver le niveau élevé de qualité des données transmises par les États membres, 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  en ce qui concerne la modification du présent règlement aux fins d'adapter les définitions techniques et d'en ajouter de nouvelles. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées au cours

---

<sup>10</sup> Règlement (CE) n° 223/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 relatif aux statistiques européennes et abrogeant le règlement (CE, Euratom) n° 1101/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à la transmission à l'Office statistique des Communautés européennes d'informations statistiques couvertes par le secret, le règlement (CE) n° 322/97 du Conseil relatif à la statistique communautaire et la décision 89/382/CEE, Euratom du Conseil instituant un comité du programme statistique des Communautés européennes (JO L 87 du 31.3.2009, p. 164).

de 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»<sup>11</sup>. En particulier, pour assurer 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.

↓ 2016/2032 considérant 11

- (14) La Commission devrait veiller à ce que ces actes délégués n'imposent pas une charge supplémentaire importante aux États membres ou aux répondants.

↓ 2016/2032 considérant 12

- (15) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne la spécification des informations à fournir pour les rapports sur la qualité et la comparabilité des résultats, ainsi qu'en ce qui concerne les modalités de diffusion de ces résultats par la Commission (Eurostat). Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>12</sup>.

↓ 2016/2032 considérant 13

- (16) Le Comité du système statistique européen a été consulté,

↓ 91/2003 (adapté)

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

### *Article 1*

#### **Objet**

L'objet du présent règlement est d'établir des règles communes pour la production de statistiques sur les transports par chemin de fer ☒ au niveau de l'Union ☒.

### *Article 2*

#### **Champ d'application**

Le présent règlement couvre toutes les entreprises ferroviaires de ☒ l'Union ☒. Chaque État membre fournit des statistiques se rapportant aux transports par chemin de fer sur son

<sup>11</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

<sup>12</sup> 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).

territoire national. Si une entreprise ferroviaire exerce son activité dans plus d'un État membre, les autorités nationales concernées exigent de cette entreprise qu'elle fournisse des données séparées pour chaque pays où elle exerce ses activités, afin de permettre la compilation des statistiques nationales.

Les États membres peuvent exclure du champ d'application du présent règlement:

- a) les entreprises ferroviaires qui exercent leur activité entièrement ou principalement au sein d'installations industrielles ou similaires, y compris les ports;
- b) les entreprises ferroviaires qui assurent principalement des services touristiques d'intérêt local, comme les chemins de fer à vapeur conservés à caractère historique.

### Article 3

#### Définitions

---

↓ 1192/2003 Art. 1, pt. 1 (adapté)

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «pays déclarant»: l'État membre communiquant des données à Eurostat;
- 2) «autorités nationales»: les instituts nationaux de statistique et les autres instances chargés dans chaque État membre de la production de statistiques ☒ de l'Union ☒ ;
- 3) «chemin de fer»: une voie de communication par rail destinée exclusivement à l'usage de véhicules ferroviaires;
- 4) «véhicule ferroviaire»: matériel mobile roulant exclusivement sur rails: on distingue les véhicules moteurs (véhicules de traction) et les véhicules remorqués (voitures, remorques d'automotrice, fourgons et wagons);
- 5) «entreprise ferroviaire»: toute entreprise à statut public ou privé qui fournit des services pour le transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer. Les entreprises dont la seule activité consiste à fournir des services de transport de voyageurs par métro, tramway et/ou semi-métro sont exclues;
- 6) «transport de marchandises par chemin de fer»: tout déplacement de marchandises effectué à l'aide de véhicules ferroviaires entre le lieu de chargement et le lieu de déchargement;
- 7) «transport de voyageurs par chemin de fer»: tout déplacement de voyageurs par chemin de fer entre le lieu d'embarquement et le lieu de débarquement. Le transport de voyageurs par métro, tramway et/ou semi-métro est exclu;
- 8) «métro» (également baptisé «métropolitain»): chemin de fer électrique pour le transport de voyageurs, capable d'acheminer un fort volume de trafic et disposant de ses propres voies et de rames formées de plusieurs voitures et se caractérisant par une vitesse élevée et une accélération rapide, une signalisation sophistiquée, l'absence de passages à niveau permettant une fréquence élevée de rames et ☒ une ☒

occupation  élevée  des quais. Le métro se distingue également par de nombreuses stations, normalement distantes de 700 à 1 200 mètres (m). «Vitesse élevée» se définit par comparaison avec les tramways et les semi-métro et signifie, dans le cas présent, de 30 à 40 km/h sur les distances les plus courtes et de 40 à 70 km/h sur des distances plus longues;

- 9) «tram» (tramway): véhicule routier de transport de voyageurs conçu pour transporter plus de 9 personnes (conducteur compris), relié à des conducteurs électriques ou propulsé par un moteur diesel et roulant sur rails;
- 10) «semi-métro»: chemin de fer pour le transport de voyageurs utilisant fréquemment des voitures à propulsion électrique roulant sur rails, isolément ou en train de courte longueur sur des lignes ferroviaires fixes doubles. La distance de parcours est généralement de moins de 1 200 m entre les stations/arrêts. Comparés au métro, les semi-métros sont des systèmes légers conçus pour des volumes de trafic plus faibles et circulant à des vitesses moins élevées. Il est parfois difficile de distinguer avec précision les tramways des semi-métros; les tramways sont généralement intégrés au trafic routier alors que les semi-métros peuvent être séparés des autres systèmes;
- 11) «transport national»: transport ferroviaire entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans le pays déclarant. Il peut inclure le transit par un deuxième pays;
- 12) «transport international»: transport ferroviaire entre  un  lieu (de chargement/embarquement  ou  de déchargement/débarquement) situé dans le pays déclarant  et  un lieu (de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement) situé dans un autre pays;
- 13) «transport en transit»: transport ferroviaire réalisé à travers le pays déclarant entre deux lieux (de chargement/embarquement et de déchargement/débarquement) situés en dehors du pays déclarant. Les opérations de transport qui impliquent un chargement/embarquement ou un déchargement/débarquement de marchandises/voyageurs à la frontière du pays déclarant à partir de ou sur un autre mode de transport ne sont pas considérées comme du transport en transit;
- 14) «voyageurs de chemin de fer»: toute personne à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours dans un véhicule ferroviaire. Pour les statistiques d'accidents, les voyageurs tentant d'embarquer à bord/de débarquer d'un train en mouvement sont inclus;
- 15) «nombre de voyageurs»: nombre de voyages effectués par des voyageurs, un voyage étant défini comme un déplacement entre un lieu d'embarquement et un lieu de débarquement, avec ou sans transbordement d'un véhicule ferroviaire à un autre. Si les voyageurs ont recours aux services de plus d'une entreprise ferroviaire, ils doivent si possible ne pas être comptés plus d'une fois;
- 16) «voyageurs-kilomètre»: unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur un kilomètre. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte;
- 17) «poids»: quantité de marchandises en tonnes [1 000 kilogrammes (kg)]. Le poids pris en compte comprend, outre le poids des marchandises transportées, le poids des

emballages et la tare des conteneurs, caisses mobiles, palettes ou véhicules routiers transportés par chemin de fer dans le cadre d'opérations de transport combiné. Si les marchandises sont transportées en ayant recours au service de plus d'une entreprise de chemin de fer, le poids des marchandises doit si possible ne pas être compté plus d'une fois;

- 18) «tonne-km»: unité de mesure du transport de marchandises correspondant au transport d'une tonne (1 000 kg) de marchandises par rail sur une distance d'un kilomètre. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte;
- 19) «train»: un ou plusieurs véhicules ferroviaires tractés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices ou une automotrice circulant seule sous un numéro donné ou une désignation spécifique depuis un point fixe initial jusqu'à un point fixe terminal. Une locomotive haut le pied, c'est-à-dire une locomotive circulant seule, n'est pas considérée comme un train;
- 20) «train-km»: unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. La distance utilisée est la distance effectivement parcourue, si elle est disponible; sinon, la distance standard du réseau entre l'origine et la destination est utilisée. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte;
- 21) «envoi par train complet»: tout envoi composé de un ou plusieurs wagons transporté en même temps par un même expéditeur à partir d'une même gare et acheminé sans changement dans la composition du train à une même gare pour un même destinataire;
- 22) «envoi par wagon complet»: tout envoi de marchandises pour lequel l'usage exclusif d'un wagon est nécessaire ou exigé, que la capacité de charge totale du wagon soit utilisée ou non;
- 23) «TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*: équivalent 20 pieds)»: unité standard basée sur un conteneur ISO d'une longueur de 20 pieds (6,10 m), utilisée comme mesure statistique des flux ou capacités de trafic. Un conteneur standard ISO série 1 de 40 pieds correspond à 2 TEU. Des caisses mobiles (swap bodies) de moins de 20 pieds correspondent à 0,75 TEU, de 20 pieds à 40 pieds à 1,5 TEU et de plus de 40 pieds à 2,25 TEU.

---

↓ /2016/2032 Art. 1, pt. 1 b)

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 en ce qui concerne la modification du présent article aux fins d'adapter les définitions techniques énoncées au paragraphe 1, points 8), 9), 10), 21), 22) et 23), et d'ajouter de nouvelles définitions techniques, lorsque cela est nécessaire à la prise en compte de nouvelles évolutions qui exigent de définir un certain niveau de détail technique pour assurer l'harmonisation des statistiques.

Lorsqu'elle exerce cette compétence, la Commission veille à ce que les actes délégués ne fassent pas peser une charge supplémentaire importante sur les États membres ou les répondants. En outre, la Commission motive dûment les mesures statistiques prévues dans ces

actes délégués en recourant, le cas échéant, à une analyse du rapport coût-efficacité, y compris par une évaluation de la charge pesant sur les répondants et des coûts de production, ainsi que le prévoit l'article 14, paragraphe 3, point c), du règlement (CE) n° 223/2009.

---

↓ 91/2003

#### *Article 4*

### **Collecte des données**

1. Les statistiques devant être collectées sont définies dans les annexes. Elles couvrent les types de données suivants:

- a) statistiques annuelles sur le transport de marchandises — déclaration détaillée (annexe I);
  - b) statistiques annuelles sur le transport de voyageurs — déclaration détaillée (annexe II);
  - c) statistiques trimestrielles sur le transport de marchandises et de voyageurs (annexe III);
  - d) statistiques régionales sur le transport de marchandises et de voyageurs (annexe IV);
  - e) statistiques sur les flux de transport sur le réseau ferroviaire (annexe V).
- 

↓ 2016/2032 Art. 1, pt. 2 b)

2. Dans le cadre des annexes I et II, les États membres déclarent des données pour les entreprises:

- a) dont le volume total de transport de marchandises est au moins égal à 200 000 000 de tonnes-kilomètres ou à 500 000 tonnes;
- b) dont le volume total de transport de voyageurs est au moins égal à 100 000 000 de voyageurs-kilomètres.

La déclaration dans le cadre des annexes I et II est facultative en ce qui concerne les entreprises se situant au-dessous des seuils visés aux points a) et b).

---

↓ 2016/2032 Art. 1, pt. 2 c)

3. Les États membres fournissent, dans le cadre de l'annexe VIII, les données totales pour les entreprises se situant au-dessous des seuils indiqués au paragraphe 2 si, comme cela est mentionné à l'annexe VIII, ces données ne sont pas déclarées dans le cadre des annexes I et II.

---

↓ 91/2003

4. Aux fins du présent règlement, les marchandises sont classées conformément à l'annexe VI. Les marchandises dangereuses sont, en outre, classées conformément à l'annexe VII.

---

↓ 219/2009 Art. 1 et Annexe,  
pt. 4 4)

~~5. Le contenu des annexes peut être adapté par la Commission. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 3.~~

---

↓ 91/2003 (adapté)

#### Article 5

##### Sources des données

1. Les États membres désignent une organisation publique ou privée pour participer à la collecte des données exigées  conformément au  présent règlement.

2. Les données nécessaires peuvent être obtenues à l'aide de toute combinaison des sources suivantes:

a) enquêtes obligatoires;

---

↓ 2016/2032 Art. 1, pt. 3

b) données administratives, y compris les données collectées par des instances de réglementation, et notamment la lettre de voiture ferroviaire, si celle-ci est disponible;

---

↓ 91/2003 (adapté)

c) procédures d'estimation statistique;

d) données fournies par des organisations professionnelles du secteur ferroviaire;

e) études ad hoc.

3. Les autorités nationales prennent les mesures nécessaires pour coordonner les sources de données utilisées et pour assurer la qualité des statistiques transmises à Eurostat.

#### Article 6

##### Transmission des statistiques à Eurostat

1. Les États membres transmettent à Eurostat les statistiques visées à l'article 4.

2. Les modalités de transmission des statistiques visées à l'article 4 sont fixées conformément à la procédure ☒ d'examen ☒ prévue à l'article 11, paragraphe 2.

---

↓ 2016/2032 Art. 1, pt. 4

#### Article 7

##### **Diffusion**

Les statistiques fondées sur les données mentionnées dans les annexes I à V et VIII sont diffusées par la Commission (Eurostat).

La Commission adopte des actes d'exécution définissant les modalités de diffusion des résultats. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

---

↓ 91/2003

#### Article 8

##### **Qualité des statistiques**

1. En vue d'aider les États membres à maintenir la qualité des statistiques dans le domaine des transports ferroviaires, Eurostat élabore et publie des recommandations méthodologiques. Celles-ci tiennent compte des meilleures pratiques des autorités nationales, des entreprises ferroviaires et des organisations professionnelles du secteur ferroviaire.

---

↓ 2016/2032 Art. 1, pt. 5 a)

2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la qualité des données transmises.

---

↓ 91/2003

3. La qualité des données statistiques fait l'objet d'une évaluation effectuée par Eurostat. À cette fin, les États membres fournissent, à la demande d'Eurostat, des informations sur les méthodes utilisées pour produire les statistiques.

---

↓ 2016/2032 Art. 1, pt. 5 b)

4. Aux fins du présent règlement, les critères de qualité applicables aux données à transmettre sont ceux indiqués à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 223/2009.

5. La Commission adopte des actes d'exécution précisant les modalités, la structure, la périodicité et les éléments de comparabilité des rapports types sur la qualité. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

*Article 9*

**Rapports sur la mise en œuvre**

Au plus tard le 31 décembre 2020 et tous les quatre ans par la suite, la Commission, après consultation du comité du système statistique européen, soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement et sur les évolutions futures.

Dans ce rapport, la Commission prend en compte les informations pertinentes fournies par les États membres sur la qualité des données transmises, les méthodes de collecte de données utilisées et les informations sur les améliorations possibles et sur les besoins des utilisateurs.

En particulier, ce rapport:

- a) évalue les avantages apportés par les statistiques produites à l'Union, aux États membres ainsi qu'aux fournisseurs et aux utilisateurs des informations statistiques, par rapport aux coûts qu'elles engendrent;
- b) évalue la qualité des données transmises, les méthodes de collecte de données utilisées et la qualité des statistiques produites.

*Article 10*

**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 visé à l'article 3, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 13 décembre 2016. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3, paragraphe 2, 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 l'adoption d'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 3, paragraphe 2, 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.

---

↓ 2016/2032 Art. 1, pt. 8

## Article 11

### Comité

1. La Commission est assistée par le comité du système statistique européen, institué par le règlement (CE) n° 223/2009. 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.

---

↓

## Article 12

### Abrogation

Le règlement CE n° 91/2003 est abrogé.

Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe X.

---

↓ 91/2003 (adapté)

## Article 13

### 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*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*