Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/1230

29.4.2024

RÈGLEMENT (UE) 2024/1230 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 24 avril 2024

modifiant les règlements (CE) nº 80/2009, (UE) nº 996/2010 et (UE) nº 165/2014 en ce qui concerne certaines exigences en matière de déclaration dans les domaines du transport routier et de l'aviation

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) Les exigences en matière de rapports jouent un rôle essentiel pour garantir un suivi adéquat et une application correcte de la législation. Toutefois, il importe de rationaliser ces exigences afin de garantir qu'elles remplissent l'objectif auquel elles étaient destinées et de limiter la charge administrative.

(2) Les règlements (CE) nº 80/2009 ([3]), (UE) nº 996/2010 ([4]) et (UE) nº 165/2014 ([5]) du Parlement européen et du Conseil prévoient plusieurs exigences en matière de rapports dans les domaines du transport routier et de l'aviation, qu'il convient de simplifier, en adéquation avec la communication de la Commission du 16 mars 2023 intitulée «La compétitivité à long terme de l'UE: se projeter au-delà de 2030».

(3) Le règlement (CE) nº 80/2009 impose à chaque vendeur de système de systèmes informatisés de réservation (SIR) de soumettre tous les quatre ans et, en outre, à la demande de la Commission, un rapport faisant l'objet d'un audit indépendant détaillant la structure de propriété et le modèle de gouvernance.

(4) L'obligation d'audit et d'établissement de rapports instituée par le règlement (CE) nº 80/2009 vise à permettre à la Commission de contrôler l'application de règles spécifiques pour les transporteurs associés établies par ledit règlement. Ces règles visent en particulier à empêcher les transporteurs associés de défavoriser les SIR concurrents et à empêcher les SIR détenus par les transporteurs associés de défavoriser les autres transporteurs. L'évaluation du règlement (CE) nº 80/2009 réalisée en 2020 par la Commission a montré que ces règles relatives aux transporteurs associés pourraient être redondantes puisque les compagnies aériennes ne possèdent plus de SIR et que rien ne prouve que les compagnies aériennes chercheraient à en acquérir si ces règles n'existaient pas. Par conséquent, la présentation, tous les quatre ans, de rapports ayant fait l'objet d'un audit n'est plus justifiée. La Commission devrait néanmoins conserver le pouvoir de demander les rapports audités si nécessaire, afin de pouvoir faire respecter efficacement les règles du transporteur associé.

([1]) JO C, C/2024/1589, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1589/oj.
([2]) Position du Parlement européen du 13 mars 2024 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 avril 2024.
([3]) Règlement (CE) nº 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) nº 2299/89 du Conseil (JO L 35 du 4.2.2009, p. 47).
([4]) Règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35).
([5]) Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

(5) Le règlement (UE) nº 996/2010 exige la publication annuelle d'un examen de la sécurité au niveau national, afin d'informer le public du niveau général de sécurité aérienne. Cette obligation visait à garantir la transparence sur la situation globale de la sécurité aérienne dans les États membres, et en particulier sur la contribution des activités d'enquête sur les accidents à cet égard, compte tenu du contexte du présent règlement. Toutefois, cette obligation est devenue superflue compte tenu de l'examen annuel de la sécurité publié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ([6]), qui couvre l'ensemble du système aéronautique de l'Union, y compris les enquêtes sur les accidents.

(6) Le règlement (UE) nº 165/2014 prévoit l'obligation pour les autorités compétentes des États membres de transmettre chaque année à la Commission, si possible par voie électronique, les listes des installateurs et ateliers qui sont agréés pour effectuer des installations, des contrôles, des inspections et des réparations des tachygraphes, ainsi que des cartes qui leur sont délivrées. Ledit règlement prévoit également l'obligation pour la Commission de publier ces listes sur son site internet.

(7) La combinaison du fait que les cartes d'atelier ont une durée de validité d'un an et du fait que la communication des États membres à la Commission ne fournit qu'un instantané des ateliers agréés et des cartes en cours de validité qui leur ont été délivrées, signifie qu'au cours de l'année suivante, une part croissante des cartes d'atelier publiées sur le site internet de la Commission ne sont plus valables. Par conséquent, les États membres devraient être tenus de publier ces informations et de les mettre à jour en permanence sur un site internet accessible au public, au moins une fois par an. La Commission devrait publier la liste des sites internet de tous les États membres où lesdites informations peuvent être consultées. Certains États membres disposent déjà de tels sites internet. Cette obligation se traduirait donc par une réduction de la charge administrative à la fois pour la Commission et pour les États membres, et par une réduction des coûts de mise en œuvre pour les parties prenantes, en assurant une diffusion plus actualisée et plus efficace des informations.

(8) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la simplification des exigences en matière de rapports prévues par les règlements (CE) nº 80/2009, (UE) nº 996/2010 et (UE) nº 165/2014, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut l'être 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 énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(9) Il convient, dès lors, de modifier les règlements (CE) nº 80/2009, (UE) nº 996/2010 et (UE) nº 165/2014 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modification du règlement (CE) nº 80/2009

L'article 12 du règlement (CE) nº 80/2009 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 12*

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

Article 2

Modification du règlement (UE) nº 996/2010

À l'article 4 du règlement (UE) nº 996/2010, le paragraphe 5 est supprimé.

([6]) Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

Article 3

Modification du règlement (UE) nº 165/2014

À l'article 24 du règlement (UE) nº 165/2014, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les autorités compétentes des États membres publient les listes des installateurs et ateliers agréés ainsi que des cartes qui leur ont été délivrées sur un site internet accessible au public et veillent à ce que ces listes soient mises à jour, le cas échéant, au moins une fois par an.

La Commission publie la liste de ces sites internet nationaux sur son site internet.».

Article 4

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Strasbourg, le 24 avril 2024.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*
R. METSOLA	M. MICHEL