



Bruxelles, le 17.5.2018
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la
directive 2010/65/UE**

{SEC(2018) 230 final} - {SWD(2018) 181 final} - {SWD(2018) 182 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 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 paquets sur la mobilité s'inscrivant dans le cadre de la stratégie intitulée «L'Europe en mouvement».

À la suite de la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions, la Commission a adopté deux paquets sur la mobilité en mai et novembre 2017. Ces paquets de mesures définissent un programme positif qui permet de mettre en œuvre la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions et d'assurer une transition en douceur 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.

La présente initiative fait partie du troisième paquet «L'Europe en mouvement», qui donne suite à la nouvelle stratégie de politique industrielle de septembre 2017, et qui vise à achever le processus destiné à permettre à l'Europe de tirer pleinement parti de la modernisation de la mobilité. Il est essentiel que le système de mobilité de demain soit sûr, 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, 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'Union, des États membres et des parties prenantes, notamment pour renforcer les investissements dans les infrastructures de transport.

Les opérateurs de transport maritime doivent satisfaire à un large éventail d'obligations juridiques en matière de déclaration à chaque fois qu'un navire entre dans un port ou le quitte (ci-après «escale»). Le fait que les obligations de déclaration ne soient pas harmonisées, tant entre les différents domaines d'action au sein des États membres qu'entre les États membres, génère une lourde charge administrative pour ces opérateurs. Le nombre d'escales effectuées chaque année dans l'Union européenne s'élève à plus de deux millions. Le personnel du transport maritime consacre actuellement un total d'environ 4,6 millions d'heures par an aux tâches de déclaration.

Le Conseil européen a attiré l'attention sur ce problème dans sa déclaration de La Valette de 2017 sur la politique maritime¹ et dans les conclusions du Conseil du 8 juin 2017² sur les

¹ Déclaration de La Valette: *Priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020 Compétitivité, décarbonation, numérisation en vue de garantir une connectivité mondiale, un marché intérieur efficace et un pôle d'activité maritime de premier plan*, La Valette, 29 mars 2017, https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valetta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf

priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020. Il a souligné la nécessité de réduire la charge administrative pesant sur le transport maritime par la simplification, la numérisation et l'harmonisation des procédures de déclaration applicables aux navires. Il a réitéré ce message dans ses conclusions du 5 décembre 2017 sur la mutation numérique des transports³. Les opérateurs de transport maritime expriment également leurs vives préoccupations quant à cette situation.

Le problème a été analysé dans une évaluation de la directive 2010/65/UE concernant les formalités déclaratives, menée dans le cadre du bilan de qualité de la politique du transport maritime de l'Union réalisé en 2016-2017. Cette évaluation a confirmé l'analyse du problème.

L'objet de la présente proposition est de remédier à l'absence actuelle d'harmonisation du système de déclaration applicable aux navires. Le système de guichet unique maritime européen proposé regroupe, de manière coordonnée et harmonisée, toutes les déclarations associées à une escale. Cela améliorera également, en retour, l'interopérabilité et l'interconnexion entre les systèmes concernés, et permettra un partage et une réutilisation plus efficaces des données le cas échéant.

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

La proposition complète et appuie les objectifs généraux de la politique des transports de l'Union européenne. Elle constitue une contribution importante à l'initiative pour un espace européen de transport maritime sans barrières, et vient appuyer à la fois la politique de l'Union en matière de réduction des émissions du secteur des transports et l'agenda social de l'Union concernant les transports.

Elle est étroitement liée et conforme à la directive sur les systèmes de suivi du trafic des navires et d'information⁴. La proposition est également cohérente avec l'initiative sur les systèmes d'information électronique pour le transport de marchandises en ce qui concerne l'acceptation sous forme numérique des informations et certificats relatifs au transport de marchandises par les autorités responsables du contrôle des transports dans l'arrière-pays de l'Union européenne.

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

La proposition soutient les objectifs du programme REFIT de la Commission européenne sur la simplification et la réduction de la charge administrative. Elle est cohérente avec les objectifs généraux de la Commission en matière d'accroissement de la compétitivité, de bon fonctionnement du marché intérieur et d'amélioration de l'efficacité grâce à la mutation numérique.

² Conclusions du Conseil *Priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020: Compétitivité, décarbonation, numérisation en vue de garantir une connectivité mondiale, un marché intérieur efficace et un pôle d'activité maritime de premier plan*, adoptées par le Conseil lors de sa 3545^e session, qui s'est tenue le 8 juin 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/fr/pdf>

³ Conclusions du Conseil *sur la mutation numérique des transports*, adoptées par le Conseil lors de sa 3581^e session, qui s'est tenue le 5 décembre 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/fr/pdf>.

⁴ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

En particulier, la proposition complète les efforts de numérisation introduits par le code des douanes de l'Union en constituant une étape vers un système de déclaration davantage interconnecté pour les formalités de transport et douanières.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique de l'action est l'article 100, paragraphe 2, du traité: «Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, peuvent établir les dispositions appropriées pour la navigation maritime et aérienne.»

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Le marché unique est extrêmement important pour le transport maritime; seulement 9 % des échanges maritimes au sein de l'Union sont nationaux, tandis que 25 % relèvent de la catégorie intra-UE et 66 % de la catégorie extra-UE. En outre, les ports ne sont pas la destination finale des marchandises transportées par mer. Par l'intermédiaire des connexions avec l'arrière-pays, une grande partie des marchandises transitant par les ports proviennent d'un autre État membre ou y poursuivent leur route. Il est donc dans l'intérêt de l'Union de garantir la fluidité des escales, à la fois au profit du marché intérieur des transports dans son ensemble et afin d'améliorer la rentabilité des investissements conséquents et les intérêts économiques transfrontières liés au secteur.

Le système de déclaration de l'Union applicable aux opérateurs du transport maritime en lien avec les escales est peu susceptible d'être harmonisé par des mesures prises au seul niveau national ou international. Il n'existe pas d'instance internationale permettant l'adoption de dispositions aussi étendues et contraignantes.

L'expérience passée a également montré l'inadéquation des mesures d'harmonisation volontaires. Les lignes directrices non contraignantes en vigueur et l'interaction régulière entre les États membres n'ont pas permis d'améliorer la situation ni d'harmoniser les interfaces, les formats de données ou les procédures de déclaration.

L'Union européenne constitue donc le niveau adéquat pour traiter ce problème. Le problème est de nature transfrontière et seul un cadre commun cohérent répondant aux besoins paneuropéens peut aboutir de manière efficace à des résultats substantiels.

• Proportionnalité

La proposition vise à éviter toute charge disproportionnée pour les opérateurs maritimes. Elle s'appuie sur la structure existante des guichets uniques nationaux et sur les normes et formats de données internationaux et de l'Union. Les coûts supportés par les États membres et les parties prenantes du secteur seront donc limités; ces coûts seront nettement inférieurs aux avantages directs et indirects résultant d'une réduction de la charge administrative et d'une efficacité accrue des échanges d'information. L'analyse d'impact du rapport coût-efficacité, de l'efficacité et de la proportionnalité de la proposition conclut à son importante valeur ajoutée.

La proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs; elle tient compte des principales sources du problème et apporte une solution décentralisée et néanmoins harmonisée. L'Union européenne et les États membres partageront la responsabilité du système de déclaration.

- **Choix de l'instrument**

L'analyse d'impact a établi que la directive 2010/65/UE doit être révisée afin d'atteindre ses objectifs. Un règlement constitue un instrument plus adapté pour garantir une harmonisation efficace des interfaces, des formats de données et des procédures de déclaration, ainsi qu'une mise en œuvre cohérente et transparente de ces mesures.

Des mesures d'exécution sont également proposées, compte tenu de la nature technique de l'initiative et de la probabilité qu'elle devra être adaptée régulièrement à la lumière des évolutions techniques et juridiques.

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

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

L'évaluation réalisée en 2016-2017 dans le cadre du bilan de qualité de la politique du transport maritime a montré que la directive 2010/65/UE n'était pas suffisamment efficace ou efficiente, bien que ses objectifs restent d'actualité. Elle a conclu à l'existence d'une marge importante de simplification et de réduction de la charge administrative pesant sur les opérateurs maritimes.

Trois problèmes ont été recensés. Premièrement, un manque d'harmonisation entre les guichets uniques maritimes nationaux en matière de déclaration des navires. Les interfaces, les formats de données et les procédures de déclaration diffèrent entre les États membres, et parfois même d'un port à l'autre. La directive 2010/65/UE ne prévoyait aucune disposition contraignante pour les guichets uniques nationaux. Le système de déclaration qui en résulte est donc hétérogène et fragmenté.

Deuxièmement, le système actuel de coordination des déclarations via les guichets uniques nationaux ne concerne qu'une partie des obligations juridiques de déclaration applicables aux navires. Les déclarations nationales et locales doivent souvent être effectuées par l'intermédiaire de canaux distincts des guichets uniques nationaux. Les autres formalités déclaratives de l'Union européenne, comme la plupart des formalités douanières, sont accomplies par l'intermédiaire de systèmes informatiques douaniers nationaux et transeuropéens dédiés.

Troisièmement, le système de partage des données est inefficace dans la plupart des États membres et au niveau de l'Union dans son ensemble. Les opérateurs du transport maritime doivent donc souvent communiquer plusieurs fois les mêmes renseignements pour une même escale. Un échange d'informations plus efficace entre autorités permettrait d'éviter cette multiplication des déclarations, en accord avec l'objectif de l'Union de se conformer au principe de «déclaration unique».

- **Consultation des parties intéressées**

Ces consultations ont été menées conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation. Une consultation publique en ligne a été réalisée du 25 octobre 2017 au 18 janvier 2018. Le questionnaire était disponible dans toutes les langues officielles de l'Union européenne. Au total, 91 participants y ont répondu. Cette consultation publique a été complétée par des consultations plus spécifiques et ciblées dans le cadre d'ateliers, d'entretiens et d'autres événements, et au moyen d'un questionnaire en ligne plus détaillé

destiné aux principaux groupes de parties intéressées. Le processus de consultation a recueilli les contributions de 418 parties intéressées.

Un effort particulier a été déployé pour contacter les petites et moyennes entreprises (PME) actives dans le secteur du transport maritime par l'intermédiaire du réseau de PME afin de les informer de la possibilité de participer au processus de consultation. La Commission a également pris contact avec les partenaires sociaux européens concernés (organisations patronales du transport maritime et organisations syndicales du secteur maritime⁵) pour les inviter à prendre part à la consultation.

Les consultations des parties intéressées ont confirmé l'analyse du problème et clarifié les options stratégiques privilégiées par les différents groupes. Les parties prenantes de la plupart des catégories se sont prononcées en faveur d'un système de déclaration global intégrant à la fois les déclarations douanières et de transport. 82 % des répondants ayant participé à la consultation publique ont déclaré qu'il serait plus efficace d'aborder ces questions au niveau de l'Union. La majorité des acteurs concernés ont placé en tête de leurs priorités l'harmonisation au niveau de l'Union, car elle serait en mesure d'apporter des avantages importants et de réduire la charge administrative. Les autres priorités mises en évidence étaient la clarté en matière de protection des données, ainsi qu'une circulation et un partage plus efficaces des données.

Les compagnies maritimes et les agents de navire/de fret ont privilégié une solution centralisée plutôt que l'harmonisation, tandis que les autorités et les ports des États membres ont donné leur préférence à une solution fondée sur les guichets uniques nationaux existants.

Après avoir soigneusement examiné et analysé ces contributions, la Commission propose une solution de compromis permettant une harmonisation sur la base des guichets uniques nationaux, décentralisés mais interconnectés.

- **Obtention et utilisation d'informations/d'expertise**

La proposition est fondée sur des missions d'information et des informations fournies par les experts concernés ainsi que sur des modèles économiques d'estimation des coûts et bénéfices, notamment la modélisation des effets indirects et du transfert modal attendu, du transport routier vers le transport par voies navigables. Une équipe de consultants externes a réalisé une étude d'appui sur les coûts et les incidences.

Des experts de la Commission dans différents domaines d'action ont été étroitement associés afin d'assurer la complémentarité et la cohérence de l'initiative sur le système de déclaration avec les autres politiques de l'Union (composantes de l'administration en ligne, politique douanière, questions de protection des données par exemple).

- **Analyse d'impact**

Après l'élimination de deux options lors d'un premier cycle d'évaluation, l'analyse d'impact a examiné en détail six autres grandes options stratégiques. Ces options se fondent sur deux choix stratégiques principaux: l'instrument d'harmonisation et le champ d'application concernant les données/déclarations à inclure dans l'ensemble de données harmonisé.

Trois options d'architecture d'harmonisation réalistes ont été analysées:

⁵ <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=480&langId=fr&intPageId=1844>

- (a) Des spécifications techniques contraignantes pour parvenir à des portails de déclaration harmonisés en tant que points d'entrée des guichets uniques nationaux (dont la responsabilité incombe entièrement aux États membres);
- (b) Des portails de déclaration harmonisés en tant que points d'entrée des guichets uniques nationaux, fondés sur un module informatique commun, développé au niveau de l'Union et déployé dans chaque guichet unique national (responsabilité conjointe Union européenne/État membre); ou
- (c) Un portail de déclaration central au niveau de l'Union (responsabilité de l'Union).

En ce qui concerne le champ d'application, il peut être 1) global ou 2) limité. Le premier engloberait les déclarations douanières et de transport, tandis que l'option limitée maintiendrait séparés le système de déclaration de transport et le système de formalités douanières.

	A: Portails GUN harmonisés: spécifications techniques	B: Portails GUN harmonisés: solution informatique commune	C: Portail de déclaration central	D: SCP obligatoire (écarté)
1. Point d'entrée unique global	Option A1	Option B1	Option C1	<i>Option D1</i>
2. Points d'entrée douanes/transport maritime séparés	Option A2	Option B2	Option C2	<i>Option D2</i>

L'option de l'harmonisation sur la base des systèmes de communauté portuaire (plateformes commerciales) obligatoires a été écartée en début d'analyse, moins de la moitié des ports de l'Union disposant actuellement de tels systèmes. Le fait de rendre les systèmes de communauté portuaire obligatoires a été jugé disproportionné et incompatible avec le principe de subsidiarité. Cette option aurait par ailleurs entraîné des coûts supplémentaires importants pour les États membres et le secteur.

La principale incidence des options analysées est la réduction de la charge administrative pesant sur les opérateurs maritimes. Celle-ci permettra en retour d'accroître l'efficacité et la compétitivité du transport maritime, avec comme résultat probable un léger transfert modal (du transport routier vers le transport par voies navigables). Elle permettra également d'améliorer la qualité des emplois de capitaine de navire et de rendre la profession plus attrayante. Les avantages sont nettement supérieurs dans le scénario du champ d'application global que dans l'option limitée.

Les coûts découlent essentiellement de l'adaptation et de la maintenance nécessaires des spécifications techniques et des systèmes informatiques qui supporteront les portails de déclaration harmonisés. Par rapport à la référence que constituent les coûts de fonctionnement actuels des guichets uniques nationaux, les États membres et l'Union devront consentir un

investissement ponctuel, et les coûts d'exploitation annuels seront un peu plus élevés. Le coût pour les opérateurs du transport maritime devrait être globalement négligeable.

Les options centralisées C1 et C2 ont reçu un accueil peu favorable des États membres mais très favorable parmi les opérateurs maritimes. Les États membres privilégient les options fondées sur les guichets uniques nationaux, alors que les opérateurs du transport maritime craignent que les options décentralisées soient incompatibles avec l'objectif d'harmonisation. Bien que l'option B1 n'ait constitué le premier choix d'aucun groupe de parties prenantes lors des consultations, elle constitue une option de compromis appropriée, acceptable pour les principales catégories d'acteurs, combinant l'approche décentralisée et un point d'entrée totalement harmonisé pour les opérateurs de transport maritime.

Les options B1 et C1 devraient être les plus efficaces, car elles traitent tous les éléments posant problème et sont les plus à même d'aboutir à une totale harmonisation des interfaces et des formats de données. Les options B1 et B2 comportent moins de risques que les options C1 et C2.

L'option B2 serait la moins chère à mettre en œuvre, mais elle serait aussi beaucoup moins avantageuse pour les opérateurs du transport maritime (compromis). L'option B1 présente le meilleur rapport coût/efficacité. Le résultat coût-avantage est nettement positif pour toutes les options.

L'option privilégiée, sur la base du rapport coût-avantage, de l'acceptation des parties prenantes, de l'efficacité attendue et du niveau de risque est par conséquent **l'option B1**. Celle-ci devrait entraîner un coût supplémentaire total de 29,4 millions d'EUR entre 2020 et 2030 et une économie de 22 à 25 millions d'heures de travail sur la même période. Cette option offre le plus d'avantages à un coût acceptable. Elle garantit un système de déclaration harmonisé, tout en respectant la structure existante des guichets uniques nationaux et en mettant à profit les investissements déjà réalisés. La charge pesant sur les États membres est réduite au minimum grâce à la fourniture à tous du même progiciel développé au niveau de l'Union européenne.

Le rapport d'analyse d'impact a été discuté avec le comité d'examen de la réglementation de la Commission, qui a émis un avis favorable assorti de commentaires⁶.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Comme il s'agit de la révision d'un acte législatif existant relevant du programme de la Commission pour une réglementation affûtée et performante REFIT, la Commission a examiné les possibilités de simplifier et de réduire les charges. L'analyse montre qu'une simplification importante et une efficacité accrue sont possibles grâce à la réduction de la charge administrative pesant sur les opérateurs de transport maritime devant satisfaire aux obligations juridiques liées aux escales.

La charge administrative devrait être réduite grâce à 1) l'harmonisation des interfaces, des procédures et des formats de données; 2) la mise en place d'un point d'accès unique aux déclarations; 3) une réutilisation plus efficace des données, permettant de n'effectuer les

⁶ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&year=&serviceId=10305&s=Search>

déclarations qu'une seule fois et d'éviter les doublons. Un mécanisme de coordination globale de l'ensemble des déclarations liées aux escales des opérateurs maritimes, associé à des formats de données, des procédures de déclaration et des interfaces complètement harmonisés, libéreront un temps important que les membres du personnel pourront consacrer à d'autres tâches, en particulier celles liées à l'activité de base, la sûreté et la sécurité.

Les gains de temps résultant de la simplification sont estimés à **22-25 millions d'heures de travail sur la période 2020-2030, équivalant à une valeur de 625 à 720 millions d'EUR** pour les opérateurs de transport maritime.

Les déclarations simplifiées et harmonisées bénéficieront particulièrement aux petites et moyennes entreprises et aux microentreprises, qui sont proportionnellement plus vulnérables à l'inefficacité de l'administration et aux heures de travail perdues.

La proposition contribue également à la mutation numérique et à une meilleure circulation de l'information, conformément au «Digital Check», ou évaluation sous l'angle numérique.

- **Droits fondamentaux**

La proposition a une incidence sur le droit à la protection des données à caractère personnel garanti à l'article 8 de la charte. Tout traitement de données à caractère personnel en vertu de la proposition est effectué en conformité avec la législation européenne sur la protection des données à caractère personnel, notamment le règlement général sur la protection des données.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'option privilégiée aura une incidence budgétaire pour la Commission. Le coût attendu du développement des services et du système informatiques s'élève à 13,5 millions d'EUR sur les 11 années allant de 2020 à 2030. La Commission propose que ses coûts soient couverts par la ligne budgétaire *Activités de soutien à la politique européenne des transports et aux droits des passagers, y compris activités de communication* (référence budgétaire 06 02 05).

La proposition n'exigera pas de ressources budgétaires ou en personnel supplémentaires du budget de l'Union européenne au titre du cadre financier pluriannuel actuel. La présente initiative n'entend pas préjuger de la proposition de la Commission relative au prochain cadre financier pluriannuel.

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 et d'évaluation. Ceux-ci mesureront 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.

Un rapport de suivi, sur la base des indicateurs recensés dans l'analyse d'impact, constituerait une première étape. Celle-ci devrait être suivie d'une phase d'évaluation. Cinq ans après la date de mise en œuvre de la proposition législative, la Commission procédera à un contrôle visant à déterminer si les objectifs de l'initiative ont été atteints. Celui-ci se fondera sur les

rapports des États membres, d'enquêtes auprès des parties intéressées et d'autres types de données (par exemple, plaintes) provenant des opérateurs de transport maritime. 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 se divise en six chapitres. Le premier et le dernier présentent le champ d'application général et quelques dispositions transversales. Les chapitres II à IV fournissent des informations plus détaillées sur le champ d'application et les instruments techniques, tandis que le chapitre V définit la gouvernance générale du système de guichet unique maritime européen (EMSWe).

- I. Dispositions générales
- II. Ensemble de données du EMSWe
- III. Fourniture des informations
- IV. Services communs
- V. Coordination des activités du EMSWe
- VI. Dispositions finales

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment 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 européen⁷,

vu l'avis du Comité des régions⁸,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil⁹ impose aux États membres d'accepter que les obligations de déclaration applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports de l'Union soient accomplies sous forme électronique et d'assurer leur transmission au moyen d'un guichet unique afin de faciliter le transport maritime.
- (2) Le transport maritime est l'épine dorsale des échanges et des communications à l'intérieur et à l'extérieur du marché unique. Afin de faciliter le transport maritime et de réduire davantage la charge administrative pesant sur les compagnies maritimes, il convient d'approfondir la simplification et l'harmonisation des procédures de renseignement permettant de satisfaire aux obligations de déclaration imposées aux compagnies maritimes par les actes juridiques de l'Union et par la législation nationale des États membres.
- (3) Le présent règlement a pour but de faciliter la transmission des informations. L'application du présent règlement ne devrait pas modifier la teneur des obligations de déclaration, et ne devrait pas affecter le stockage et le traitement ultérieurs des informations au niveau de l'Union ou au niveau national.
- (4) Il convient de maintenir les guichets uniques nationaux existants dans chaque État membre comme base du système de guichet unique maritime européen («EMSWe»). Les guichets uniques nationaux devraient constituer un point d'accès global aux

⁷ JO C du , p. .

⁸ JO C du , p. .

⁹ Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE (JO L 283 du 29.10.2010, p. 1).

déclarations pour les opérateurs de transport maritime, en assurant les fonctions de collecte des données auprès des déclarants et de communication des données à toutes les autorités compétentes concernées.

- (5) Les interfaces d'entrée de ces guichets uniques nationaux, du côté des déclarants, devraient être harmonisées au niveau de l'Union, afin de faciliter les déclarations et réduire encore la charge administrative. Cette harmonisation devrait être réalisée par le déploiement, dans tous les guichets uniques nationaux, d'une interface logicielle commune pour l'échange des informations de système à système développée au niveau de l'Union. Les États membres devraient assumer la responsabilité de l'intégration et de la gestion de ce module d'interface, ainsi que de sa mise à jour régulière et en temps utile lorsque de nouvelles versions sont fournies par la Commission. La Commission devrait développer le module et fournir les mises à jour nécessaires.
- (6) Les nouvelles technologies numériques émergentes offrent des possibilités sans cesse croissantes pour augmenter l'efficacité des transferts maritimes et réduire la charge administrative. Pour mettre à profit les avantages de ces nouvelles technologies aussi tôt que possible, la Commission devrait être habilitée à modifier, par voie d'actes d'exécution, les spécifications techniques, les normes et les procédures du système de déclaration harmonisé. Les nouvelles technologies devraient également être prises en considération lors de la révision du présent règlement.
- (7) Il convient de fournir aux déclarants une information et une assistance adéquates concernant les processus et les exigences techniques d'utilisation des guichets uniques nationaux via des sites internet nationaux facilement accessibles et conviviaux offrant une présentation et un fonctionnement normalisés.
- (8) La convention visant à faciliter le trafic maritime international (ci-après la «convention FAL»)¹⁰ dispose que les pouvoirs publics devraient dans tous les cas exiger uniquement la communication des informations essentielles et limiter au minimum le nombre d'éléments.
- (9) Afin que l'EMSWe puisse fonctionner, il convient de définir un ensemble de données EMSWe global qui devrait couvrir tous les éléments d'information susceptibles d'être demandés par les autorités nationales ou les opérateurs portuaires à des fins administratives ou opérationnelles lorsqu'un navire fait escale. L'étendue des obligations de déclaration variant d'un État membre à l'autre, un guichet unique national dans un État membre donné devrait être conçu pour accepter l'ensemble de données EMSWe sans aucune modification et ignorer les informations non pertinentes pour cet État membre.
- (10) Les obligations de déclaration applicables prévues par les actes juridiques de l'Union et internationaux devraient figurer à l'annexe du présent règlement. Ces obligations de déclaration devraient servir de base à l'établissement de l'ensemble de données EMSWe global. L'annexe devrait également indiquer les catégories d'obligations de déclaration applicables au niveau national, et les États membres devraient avoir la possibilité de demander à la Commission de modifier l'ensemble de données EMSWe sur la base des obligations de déclaration prévues par leur législation nationale. L'acte juridique de l'Union qui modifie l'ensemble de données EMSWe sur la base d'une

¹⁰ Convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) visant à faciliter le trafic maritime international («convention FAL»), adoptée le 9 avril 1965, et modifiée le 8 avril 2016, norme 1.1.

obligation de déclaration prévue par une législation nationale devrait contenir une référence explicite à ladite législation nationale.

- (11) Lorsque les renseignements des guichets uniques nationaux sont communiqués aux autorités compétentes, la transmission doit se conformer aux exigences en matière de données, formats et codes communs applicables aux obligations et formalités déclaratives prévues par la législation de l'Union figurant à l'annexe, et utiliser les systèmes informatiques qui y sont définis, tels que les techniques électroniques de traitement des données visées à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 952/2013.
- (12) La mise en œuvre du présent règlement devrait tenir compte des systèmes SafeSeaNet établis au niveau national et de l'Union, qui devraient continuer à faciliter l'échange et la transmission entre les États membres des informations reçues par l'intermédiaire des guichets uniques nationaux conformément à la directive 2002/59/CE.
- (13) Les ports ne sont pas la destination finale des marchandises. L'efficacité des escales a une incidence sur l'ensemble de la chaîne logistique du transport de marchandises et de passagers à destination et en provenance des ports. Afin de garantir l'interopérabilité, la multimodalité, et la bonne intégration du transport maritime avec la chaîne logistique globale et de façon à faciliter les autres modes de transport, il convient que les guichets uniques nationaux prévoient la possibilité d'échanger des informations utiles, telles que les horaires d'arrivée et de départ, avec les structures similaires mises en place pour les autres modes de transport.
- (14) Afin d'améliorer l'efficacité du transport maritime et de limiter la duplication des informations devant être fournies à des fins opérationnelles lorsqu'un navire fait escale, les renseignements fournis par le déclarant aux guichets uniques nationaux devraient également être partagés avec certaines autres entités, telles que les opérateurs portuaires ou de terminaux.
- (15) Le règlement (UE) n° 952/2013 prévoit que les marchandises entrant dans le territoire douanier de l'Union sont couvertes par une déclaration sommaire d'entrée qui doit être communiquée aux autorités douanières par voie électronique. Compte tenu de l'importance des renseignements de la déclaration sommaire d'entrée pour la gestion de la sécurité et des risques financiers, un système électronique spécifique est en cours d'élaboration pour le dépôt et la gestion des déclarations sommaires d'entrée dans le territoire douanier de l'Union. Il ne sera par conséquent pas possible d'effectuer les déclarations sommaires d'entrée par l'intermédiaire des guichets uniques nationaux. Toutefois, certains éléments de données fournis avec la déclaration sommaire d'entrée étant également requis pour l'accomplissement d'autres formalités déclaratives douanières et maritimes lorsqu'un navire fait escale dans un port de l'Union européenne, le système de guichet maritime unique européen pour le transport maritime devrait être en mesure de traiter les éléments de données de la déclaration sommaire d'entrée. La possibilité pour les guichets uniques nationaux de récupérer les informations pertinentes déjà fournies par l'intermédiaire de la déclaration sommaire d'entrée devrait également être envisagée.
- (16) Afin de permettre la réutilisation des informations fournies via les guichets uniques nationaux et faciliter la communication des renseignements par le déclarant, il est nécessaire de prévoir des bases de données communes. Une base de données sur les navires dans le cadre du EMSWe devrait inclure une liste de référence présentant les caractéristiques des navires et leurs exemptions de déclaration, telles que communiquées aux guichets uniques nationaux respectifs. Afin de faciliter la

fourniture des renseignements par les déclarants, une base de données commune de localisation (*Common Location Database – CLD*) devrait intégrer une liste de référence des codes de localisation, incluant le code des Nations unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports (LOCODE/ONU), les codes SafeSeaNet spécifiques ainsi que les codes des installations portuaires tels que répertoriés dans le système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) de l'Organisation maritime internationale. En outre, une base de données commune Hazmat devrait comporter une liste des marchandises dangereuses et polluantes devant être notifiées au guichet unique national conformément à la directive 2002/59/CE, dans sa version modifiée, et au formulaire FAL n° 7 de l'OMI, en tenant compte des éléments de données pertinents des conventions et codes de l'OMI.

- (17) Le traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes dans le cadre du présent règlement devrait se conformer au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil. Le traitement des données à caractère personnel par la Commission dans le cadre du présent règlement devrait se conformer aux dispositions du règlement [nouveau règlement remplaçant le règlement (CE) n° 45/2001 sur le traitement des données à caractère personnel par les institutions communautaires].
- (18) L'EMSWe et les guichets uniques nationaux ne devraient pas prévoir d'autres motifs de traitement des données à caractère personnel que ceux exigés par leur fonctionnement et ne devraient pas être utilisés pour concéder de nouveaux droits d'accès à des données à caractère personnel.
- (19) Le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en vue de compléter le présent règlement par la mise en place de l'ensemble de données du EMSWe et par l'établissement des définitions, des catégories et des spécifications de données applicables aux éléments de données. Le même pouvoir devrait être délégué à la Commission en vue de modifier l'annexe afin d'y intégrer les obligations de déclaration existantes au niveau national et de prendre en considération toute nouvelle obligation de déclaration adoptée dans les actes juridiques de l'Union. La Commission devrait veiller à ce que les exigences communes en matière de données, de formats et de codes établies dans les actes juridiques de l'Union et internationaux figurant à l'annexe soient respectées. Il est par ailleurs particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. 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.
- (20) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission. Ces compétences

devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹¹.

(21)

(22) En particulier, il convient que des compétences d'exécution soient conférées à la Commission pour adopter et, par la suite, modifier l'ensemble de données du EMSWe, ainsi que pour adopter les spécifications techniques et fonctionnelles, les mécanismes de contrôle de la qualité et les procédures relatives au déploiement, à la maintenance et à l'exploitation du module d'interface harmonisé et des éléments harmonisés associés des guichets uniques nationaux. Des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission pour adopter les spécifications techniques, les normes et les procédures applicables aux services communs du EMSWe.

(23) Le présent règlement devrait s'appuyer sur le règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil¹² qui fixe les conditions dans lesquelles un État membre reconnaît certains moyens d'identification électronique des personnes physiques et morales relevant d'un système d'identification électronique notifié d'un autre État membre. Le règlement (UE) n° 910/2014 prévoit les conditions permettant aux usagers d'utiliser leurs moyens d'identification et d'authentification électroniques pour accéder aux services publics en ligne dans les situations transfrontières.

(24) La Commission devrait procéder à une évaluation du présent règlement. Des informations devraient être collectées pour étayer cette évaluation et permettre de mesurer l'efficacité de la législation par rapport aux objectifs qu'elle poursuit.

(25) Il convient par conséquent d'abroger la directive 2010/65/UE, avec effet à la date d'application du présent règlement.

(26) 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 Conseil¹³,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

Chapitre I

Dispositions générales

Article premier

Objet et champ d'application

Le présent règlement établit un cadre pour un système de guichet unique maritime européen harmonisé et interopérable («EMSWe»), fondé sur les guichets uniques nationaux, en vue de faciliter la transmission électronique des informations associées aux obligations de déclaration applicables aux navires entrant et quittant un port de l'Union, ou y séjournant.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «système de guichet maritime unique européen» («EMSWe»): le cadre juridique et technique relatif à la transmission électronique des informations associées aux obligations et procédures de déclaration applicables aux escales dans l'Union, consistant en un réseau de guichets uniques nationaux et incluant l'interface harmonisée ainsi que les services communs de gestion des utilisateurs et des accès, l'identification des navires, les codes de localisation et les informations sur les marchandises dangereuses et polluantes;
- (2) «obligation de déclaration»: les informations requises par les actes juridiques de l'Union et internationaux figurant à l'annexe, ainsi que par les législations nationales visées à l'annexe, devant être fournies à des fins administratives et opérationnelles en lien avec l'entrée et le séjour d'un navire dans un port situé dans un État membre, ou sa sortie de celui-ci (ci-après «escale»);
- (3) «élément de données»: la plus petite unité d'information possédant une définition unique et des caractéristiques techniques précises telles que le format, la longueur et le type de caractères;
- (4) «système de communauté portuaire»: système électronique facilitant l'échange d'informations opérationnelles ou administratives entre différents acteurs dans un port;
- (5) «déclarant»: l'exploitant d'un navire ou toute autre personne physique ou morale soumise aux obligations de déclaration;
- (6) «fournisseur de services de données»: personne physique ou morale qui fournit des services en matière de technologies de l'information et de la communication ou des services de saisie de données à un déclarant en lien avec les obligations de déclaration.

Chapitre II

Ensemble de données du EMSWe

Article 3

Établissement de l'ensemble de données du EMSWe

1. La Commission établit une liste complète d'éléments de données («ensemble de données du EMSWe») sur la base des obligations de déclaration prévues par les actes juridiques de l'Union et internationaux figurant à l'annexe, ainsi que par les législations nationales visées à l'annexe. La Commission veille à ce que les exigences communes en matière de données, les formats et les codes définis dans les actes juridiques de l'Union figurant à l'annexe soient respectés.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à la procédure visée à l'article 18 en vue de compléter le présent règlement aux fins de l'établissement et de la modification de l'ensemble de données du EMSWe. L'acte délégué qui introduit ou modifie un élément de donnée dans l'ensemble de données du EMSWe, sur la base d'une obligation de déclaration figurant dans une législation nationale, fait explicitement référence à ladite législation nationale.
3. Un État membre peut demander à la Commission d'introduire des éléments de données dans l'ensemble de données du EMSWe, sur la base des obligations de déclaration figurant dans sa législation nationale. Six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement au plus tard, les États membres communiquent à la Commission les dispositions de leur législation nationale et les obligations de déclaration correspondantes, contenant les éléments de données à inclure dans l'ensemble de données du EMSWe. Ils doivent identifier précisément ces éléments de données. La Commission évalue la nécessité d'insérer ou de modifier des éléments de données dans l'ensemble de données du EMSWe sur la base de ces notifications.
4. La Commission est également habilitée à adopter des actes délégués conformément à la procédure visée à l'article 18 en vue de modifier l'annexe pour faire référence ou adapter une référence à une obligation de déclaration prévue par un acte juridique de l'Union ou international, ou une référence à la législation nationale.

Article 4

Demandes d'autres informations

1. Lorsqu'un État membre a l'intention d'introduire ou de modifier une obligation de déclaration, en vertu de sa législation nationale, qui supposerait la fourniture d'informations autres que celles incluses dans l'ensemble de données du EMSWe, cet État membre en informe immédiatement la Commission. Dans cette notification, l'État membre identifie avec précision les informations non couvertes par l'ensemble de données du EMSWe et indique le délai prévu de mise en application de l'obligation de déclaration en cause.
2. La Commission évalue la nécessité de modifier l'ensemble de données du EMSWe conformément à l'article 3, paragraphe 2.

Chapitre III

Fourniture des informations

Article 5

Guichets uniques nationaux

1. Chaque État membre crée un guichet unique national où, conformément aux dispositions du présent règlement et sans préjudice de l'article 6, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement des obligations de déclaration sont fournies une seule fois, par l'intermédiaire de et en conformité avec l'ensemble de données du EMSWe, afin que ces informations soient mises à la disposition des autorités compétentes des États membres.

Il appartient aux États membres d'assurer la mise en place, la disponibilité, la maintenance, la sécurité et le fonctionnement de leurs guichets uniques nationaux.

2. La Commission développe et met à jour un module d'interface de déclaration harmonisé pour les guichets uniques nationaux. Ce module prévoit la possibilité d'échanger des informations entre le système d'information utilisé par le déclarant et le guichet unique national.
3. Les États membres veillent à:
 - (a) la compatibilité du guichet unique national avec le module d'interface de déclaration;
 - (b) l'intégration en temps utile du module d'interface de déclaration et de toutes les mises à jour ultérieures, conformément aux dates de mise en œuvre prévues dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 11;
 - (c) la connexion avec les systèmes concernés des autorités compétentes pour permettre le transfert des données à déclarer auxdites autorités, via le guichet unique national et vers ces systèmes, conformément aux législations de l'Union et nationales et dans le respect des spécifications techniques de ces systèmes;
 - (d) la mise à disposition d'un site web d'assistance en ligne.
4. Les guichets uniques nationaux doivent en outre permettre aux déclarants de communiquer des informations au moyen de feuilles de calcul numériques, harmonisées au niveau de l'Union, et intégrer les fonctions d'extraction des éléments de données des déclarations à partir de ces feuilles de calcul.
5. Les États membres veillent à ce que les informations requises parviennent aux autorités chargées de l'application de la législation correspondante, et qu'elles se limitent aux besoins de chacune de ces autorités. Ce faisant, les États membres veillent au respect des exigences juridiques relatives à la transmission des informations, notamment des données à caractère personnel, énoncées dans les actes juridiques de l'Union figurant à l'annexe et, le cas échéant, utilisent les procédés informatiques de traitement des données visés à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 952/2013. Ils veillent également à l'interopérabilité avec les systèmes d'information utilisés par ces autorités.
6. Les guichets uniques nationaux prévoient la possibilité technique pour les déclarants de communiquer, séparément, des informations pertinentes à des prestataires de services dans le port de destination.

7. Lorsqu'un État membre n'exige pas tous les éléments de l'ensemble de données du EMSWe pour l'accomplissement des formalités déclaratives, le guichet unique national accepte les communications limitées aux éléments de données requis par cet État membre. Il accepte en outre les communications de déclarants qui incluent des éléments de données supplémentaires de l'ensemble de données du EMSWe.
8. Un État membre stocke les informations transmises à son guichet unique national pendant la durée nécessaire à l'accomplissement des exigences exposées dans le présent règlement et, lorsque la conformité avec les actes juridiques de l'Union figurant à l'annexe ne peut être assurée que par le stockage dans le guichet unique national, pendant la durée nécessaire à la mise en conformité avec ces actes. Elles sont ensuite immédiatement supprimées.
9. Les guichets uniques nationaux mettent à la disposition du public les horaires d'arrivée et de départ des navires, estimés et réels, dans le format électronique harmonisé au niveau de l'Union.
10. Les guichets uniques nationaux possèdent des adresses internet et des pages web d'assistance uniformes, harmonisées au niveau de l'Union.
11. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution:
 - (a) les spécifications techniques et fonctionnelles, les mécanismes de contrôle de la qualité et les procédures relatives au déploiement, à la maintenance et à l'exploitation du module d'interface de déclaration visé au paragraphe 2;
 - (b) la feuille de calcul numérique harmonisée visée au paragraphe 4;
 - (c) les spécifications techniques harmonisées de communication des horaires d'arrivée et de départ visées au paragraphe 9;
 - (d) le format type d'adresse internet et la structure harmonisée des sites web d'assistance, visés au paragraphe 10.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 19, paragraphe 2.

La Commission modifie, au moyen d'actes d'exécution, les spécifications techniques, les normes et les procédures afin de tenir compte des nouvelles technologies disponibles.

Article 6

Autres moyens de déclaration

1. Les États membres peuvent autoriser les déclarants à fournir les informations par l'intermédiaire d'autres canaux de transmission, tels que les systèmes de communauté portuaire, à condition que ces canaux soient facultatifs pour les déclarants. Dans ce cas, les États membres veillent à ce que ces autres canaux communiquent les informations concernées aux guichets uniques nationaux.
2. Les États membres mettent en place des moyens alternatifs de transmission des informations en cas de panne temporaire des systèmes électroniques visés à l'article 5 et aux articles 9 à 12.
3. Le présent règlement ne fait pas obstacle à l'échange d'informations entre les autorités douanières des États membres ou entre les autorités douanières et les opérateurs économiques utilisant les procédés informatiques de traitement des données visés à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 952/2013.

Article 7
Principe de la transmission unique d'informations

1. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 3, les États membres veillent à ce que le déclarant ne soit invité à fournir les informations demandées en vertu du présent règlement qu'une seule fois à chaque escale, et à ce que les informations concernées soient communiquées ou réutilisées conformément au paragraphe 2.
2. Les États membres veillent à ce que:
 - (a) les informations d'identification et les caractéristiques des navires fournies aux guichets uniques nationaux soient enregistrées dans la base de données sur les navires du EMSWe visée à l'article 10 et ne soient pas à nouveau demandées lors d'escales ultérieures au sein de l'Union;
 - (b) toutes les informations pertinentes reçues conformément au présent règlement soient mises à la disposition des autres guichets uniques nationaux via le système SafeSeaNet en conformité avec les exigences techniques établies dans la directive 2002/59/CE;
 - (c) les informations déclaratives fournies au départ d'un port de l'Union ne soient pas de nouveau demandées au cours du voyage ou à l'arrivée au port suivant dans l'Union, à condition que le navire n'ait pas fait escale en dehors de l'Union durant son voyage. Ce point ne s'applique pas aux informations reçues en application du règlement (UE) n° 952/2013, à moins qu'une telle possibilité ne soit prévue dans ledit règlement;
 - (d) les informations pertinentes de la déclaration sommaire d'entrée visée à l'article 127 du règlement (UE) n° 952/2013 soient mises à la disposition des guichets uniques nationaux pour consultation et, le cas échéant, réutilisées aux fins d'autres obligations de déclaration figurant à l'annexe.
3. Le déclarant est responsable de la fourniture dans les délais, de l'exactitude et de l'exhaustivité des informations fournies en vertu du présent règlement, ainsi que de leur conformité avec les exigences techniques des guichets uniques nationaux. Le déclarant reste responsable de la mise à jour des informations, dans le cas où elles auraient changé après le dépôt de la déclaration.
4. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, la liste des informations pertinentes visées aux points b), c) et d) du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 19, paragraphe 2.

Article 8
Confidentialité

Les États membres prennent, en conformité avec la législation de l'Union ou la législation nationale applicable, les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité des informations à caractère commercial et autres informations sensibles échangées au titre du présent règlement.

Chapitre IV

Services communs

Article 9

Système de gestion des accès et des utilisateurs du EMSWe

1. La Commission met en place un système commun de gestion des accès et des utilisateurs applicable aux déclarants et aux fournisseurs de services de données utilisant les guichets uniques nationaux ainsi qu'aux autorités ayant accès aux guichets uniques nationaux. Le système prévoit un enregistrement unique des utilisateurs reconnu au niveau de l'Union, la gestion fédérée des utilisateurs et le contrôle des utilisateurs au niveau de l'Union.
2. Pour permettre l'accès aux guichets uniques nationaux dans les différents États membres, les déclarants ou les fournisseurs de services de données enregistrés dans le système de gestion des accès et des utilisateurs du EMSWe sont considérés comme enregistrés aux guichets uniques nationaux de tous les États membres.
3. Chaque État membre désigne l'autorité nationale responsable de la gestion utilisateur des déclarants et des fournisseurs de services de données, incluant l'enregistrement de nouveaux utilisateurs, la modification et la fermeture des comptes existants dans l'instrument d'authentification des utilisateurs.
4. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les spécifications techniques, les normes et les procédures de mise en place de l'instrument visé au paragraphe 1 pour la collecte, le stockage et la fourniture des identifiants utilisateurs. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 19, paragraphe 2.

Article 10

Base de données sur les navires du EMSWe

1. Conformément à l'article 7, paragraphe 2, point a), la Commission établit une base de données sur les navires dans le cadre du EMSWe contenant une liste des informations d'identification et des caractéristiques des navires ainsi que des exemptions de déclaration enregistrées.
2. Les États membres veillent à la communication des nouvelles caractéristiques des navires à la base de données sur les navires du EMSWe et à la disponibilité de ces informations pour faciliter les déclarations des navires.
3. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les spécifications techniques, les normes et les procédures de mise en place de la base de données visée au paragraphe 1 pour la collecte, le stockage et la communication des caractéristiques des navires et des exemptions. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 19, paragraphe 2.

Article 11

Base de données commune de localisation

1. La Commission établit une base de données commune de localisation contenant une liste de référence des codes de localisation¹⁴ et des codes des installations portuaires tels que répertoriés dans la base de données GISIS de l'OMI.
2. Les États membres communiquent au niveau national les informations issues de la base de données de localisation par l'intermédiaire des guichets uniques nationaux.
3. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les spécifications techniques, les normes et les procédures de mise en place de la base de données commune de localisation visée au paragraphe 1 pour la collecte, le stockage et la communication des codes de localisation et des codes des installations portuaires. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 19, paragraphe 2.

Article 12

Base de données commune Hazmat

1. La Commission établit une base de données commune Hazmat contenant une liste des marchandises dangereuses et polluantes qui doivent être notifiées conformément à la directive 2002/59/CE¹⁵ et au formulaire FAL n° 7 de l'OMI, en tenant compte des éléments de données pertinents des conventions et codes de l'OMI.
2. La base de données est reliée aux entrées correspondantes de la base de données MAR-CIS, telle que développée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime pour l'information sur les dangers et les risques associés aux marchandises dangereuses et polluantes.
3. La base de données est utilisée à la fois comme une référence et un outil de vérification, aux niveaux national et de l'Union, lors du processus de déclaration par l'intermédiaire des guichets uniques nationaux.
4. Les États membres communiquent au niveau national les informations issues de la base de données commune Hazmat par l'intermédiaire des guichets uniques nationaux.
5. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les spécifications techniques, les normes et les procédures de mise en place de la base de données commune Hazmat visée au paragraphe 1 pour la collecte, le stockage et la mise à disposition des informations de référence Hazmat. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 19, paragraphe 2.

¹⁴ «Code des Nations unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports».

¹⁵ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

Chapitre V

Coordination des activités du EMSWe

Article 13

Coordonnateurs nationaux

Chaque État membre désigne une autorité compétente qui fait fonction de coordonnateur national du EMSWe. Le coordonnateur national:

- (a) sert de point de contact national pour toute question relative à la mise en œuvre du présent règlement;
- (b) coordonne la mise en œuvre du présent règlement par les autorités nationales compétentes au sein d'un État membre;
- (c) coordonne les activités visant à assurer la liaison avec les systèmes concernés des autorités compétentes visés à l'article 5, paragraphe 3, point c);
- (d) sert de point de contact unique avec la Commission pour toute question se rapportant au EMSWe.

Article 14

Plan de mise en œuvre pluriannuel

Afin de faciliter la mise en œuvre en temps opportun du présent règlement, la Commission adopte, à l'issue des consultations d'experts appropriées, un plan de mise en œuvre pluriannuel révisé chaque année qui fournit:

- (a) un plan de développement pour la création et la mise à jour du module d'interface de déclaration, prévu dans les 18 mois;
- (b) des délais indicatifs imposés aux États membres pour l'intégration ultérieure du module d'interface de déclaration dans les guichets uniques nationaux;
- (c) des périodes d'essai permettant aux États membres et aux déclarants de tester leur connexion avec d'éventuelles nouvelles versions du module d'interface;
- (d) des délais indicatifs pour la suppression progressive des anciennes versions du module d'interface par les États membres et les déclarants.

Chapitre VI

Dispositions finales

Article 15

Coûts

Les coûts des tâches suivantes sont à la charge du budget général de l'Union européenne:

- (a) le développement et la maintenance des outils TIC permettant la mise en œuvre du présent règlement au niveau de l'Union;
- (b) la promotion du EMSWe au niveau de l'Union et auprès des organisations internationales concernées.

Article 16
Coopération avec les autres systèmes ou services de facilitation des échanges et des transports

Si des services ou des systèmes de facilitation des échanges et des transports ont été créés par d'autres actes juridiques de l'Union, la Commission coordonne les activités liées à ces systèmes ou services en vue de créer des synergies et d'éviter les doubles emplois.

Article 17
Évaluation et rapport

1. Les États membres veillent à ce que des procédures soient en place pour la collecte des données, y compris statistiques, en recourant notamment à des enquêtes, sur le fonctionnement du EMSWe, et communiquent leurs conclusions à la Commission. Le rapport comprend les indicateurs suivants:
 - (a) mise en place de l'ensemble de données harmonisé;
 - (b) installation du logiciel du portail de déclaration harmonisé;
 - (c) utilisation d'autres systèmes de déclaration visés à l'article 6, paragraphes 1 et 2;
 - (d) demandes d'autres informations visées à l'article 4.
2. Les États membres organisent la collecte et la production des données nécessaires pour mesurer l'évolution des indicateurs décrits au paragraphe 1, et fournissent ces informations à la Commission sur une base semestrielle.

La Commission évalue l'application du présent règlement au plus tard six ans après son entrée en vigueur, et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur le fonctionnement du EMSWe sur la base des données et des statistiques recueillies. Ce rapport inclut, le cas échéant, une évaluation des technologies émergentes qui pourraient entraîner des modifications ou un remplacement du module d'interface de déclaration.

Article 18
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 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement. La Commission présente un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant l'expiration 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 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir précisée dans ladite décision. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de la 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 nationaux désignés par les États membres conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.
5. Lorsqu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 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 19

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité sur la facilitation numérique des échanges et des transports. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011¹⁶.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 20

Abrogation de la directive 2010/65/UE

La directive 2010/65/UE est abrogée à compter de la date d'application du présent règlement.
Les références à la directive 2010/65/UE s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 21

Entrée en vigueur

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.
2. Il est applicable à partir du [OP- insérer quatre ans après l'entrée en vigueur du présent règlement].
3. Les fonctionnalités visées à l'article 7, paragraphe 2, point d), et celles relatives à l'accomplissement des formalités douanières précisées au point 7 de la partie A de l'annexe prennent effet lorsque les procédés informatiques visés à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 952/2013 qui sont nécessaires à la mise en œuvre de ces formalités sont opérationnels, conformément au programme de travail établi par la Commission en application des articles 280 et 281 du règlement (UE) n° 952/2013.

¹⁶ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

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

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)
- 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative
- 1.4. Objectif(s)
- 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
- 1.6. Durée et incidence financière
- 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)
- 3.2. Incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.1. *Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses*
 - 3.2.2. *Incidence estimée sur les crédits opérationnels*
 - 3.2.3. *Incidence estimée sur les crédits de nature administrative*
 - 3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
 - 3.2.5. *Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement établissant un système de guichet unique maritime européen

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Transports maritimes

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**

La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle faisant suite à un projet pilote/une action préparatoire**¹⁷

La proposition/l'initiative porte sur **la prolongation d'une action existante**

La proposition/l'initiative porte sur **une action réorientée vers une action nouvelle**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

L'objectif général de l'initiative est de contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur et de faciliter les échanges et les transports en remédiant à la lourdeur des nombreuses procédures de déclaration applicables aux navires faisant escale dans les ports de l'Union européenne.

L'initiative contribue par conséquent aux objectifs généraux de la Commission suivants:

— Fonctionnement du marché unique (en réduisant les charges administratives; en contribuant à l'élimination des barrières et à l'accroissement de la compétitivité)

— Marché unique numérique

— Stimulation de l'emploi et de la croissance

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectif spécifique n° 1

Harmoniser les procédures de déclaration, les interfaces et les formats de données afin de soutenir la création d'un espace européen de transport maritime sans barrières.

Objectif spécifique n° 2

Réduire la charge administrative des formalités déclaratives des navires en créant un point d'entrée unique pour les déclarations applicables au transport maritime.

Objectif spécifique n° 3

¹⁷ Tel(le) que visé(e) à l'article 54, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

Contribuer à une plus grande efficacité des déclarations numériques pour les opérateurs du secteur maritime en facilitant le partage/la réutilisation des données afin d'appliquer le principe de «déclaration unique».

1.4.3. «» *Résultat(s) et impact(s) attendu(s)*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

La proposition vise à établir un système de guichet unique maritime européen réellement harmonisé et global, fondé sur le système actuel des guichets uniques nationaux. La définition de spécifications techniques d'interface contraignantes, l'adoption d'exigences et de traitements communs en matière de données et l'établissement de règles et de droits clairs en matière de fourniture et de partage des informations permettront de mettre en place un système de déclaration simplifié. Les opérateurs du transport maritime pourront ainsi déclarer le même ensemble de données de la même manière quel que soit l'endroit où ils se rendent, s'ils décident d'utiliser le point d'entrée harmonisé de déclaration.

Le principal avantage est la réduction significative de la charge administrative pour les opérateurs de transport maritime. Celle-ci est estimée à 22-25 millions d'heures de travail sur la période 2020-2030; équivalant à une valeur de 625 à 720 millions d'EUR (UE-28). La réduction de cette charge et l'amélioration de l'efficacité devraient permettre d'augmenter la compétitivité du transport maritime, qui se traduirait par un transfert modal estimé de 3,395 millions de tonnes-kilomètres en faveur du transport par voies navigables en 2030, essentiellement gagnés sur la route. Ce qui représente un gain d'environ 0,3 % de l'activité du transport par voie navigable en 2030 par rapport au scénario de base, avec une incidence positive sur l'emploi et la croissance dans le secteur. Le transfert modal devrait réduire les émissions globales de CO₂ de 1,88 millions de tonnes par rapport au scénario de base, ce qui se traduirait par près de 145 millions d'EUR de bénéfices indirects au cours de la période 2020-2030, exprimés en valeur actuelle. Une meilleure utilisation des données dans les ports contribuerait en outre à des gains d'efficacité sur l'ensemble de la chaîne multimodale/logistique; une satisfaction professionnelle accrue chez les capitaines de navire et un renforcement de l'attractivité de la profession, qui permettraient une amélioration du recrutement; ainsi qu'une amélioration de la sûreté et de la sécurité, les capitaines pouvant passer plus de temps sur le pont au lieu de s'occuper de tâches administratives.

1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

Objectif spécifique	Objectifs opérationnels	Indicateur de progrès	Sources de données
Harmoniser les procédures de déclaration, les interfaces et les formats de données	Établir un ensemble de données techniques aux formats harmonisés Développer et déployer une solution informatique harmonisée commune pour les portails de déclaration des guichets uniques nationaux (points d'entrée)	Ensemble de données établi et approuvé par le groupe d'experts % des États membres ayant installé la solution informatique harmonisée applicable aux portails de déclaration des guichets uniques nationaux (version synchronisée, actualisée) par rapport au total (réf.: nombre total d'EM)	Rapports des États membres; enquêtes auprès des opérateurs de transport maritime; nombre de plaintes déposées par les opérateurs maritimes concernant l'accès à l'interface harmonisée; nombre de procédures d'infraction en cours contre les États membres en cas de

		% de réduction du temps nécessaire aux déclarations par escale par rapport au total (réf.: temps moyen par escale)	non-exécution
Réduire la charge administrative grâce à un point d'entrée unique de déclaration	Réduire les éléments de données demandés en dehors du guichet unique maritime européen harmonisé	% d'éléments de données demandés en dehors du système de guichet unique maritime européen harmonisé par rapport au total. (réf.: nombre total d'éléments de données actuellement recensés par le groupe Partie C et le groupe e-Manifest)	Rapports des États membres; enquête auprès des opérateurs de transport maritime
Accroître l'efficacité en permettant une déclaration unique	Réduire le nombre d'éléments de données statiques déclarés plusieurs fois	% d'éléments de données statiques demandés plusieurs fois pour une escale par rapport au total (réf.: nombre total d'éléments de données demandés dans un port) % d'éléments de données statiques demandés plusieurs fois au sein de l'UE (réf.: nombre total d'éléments de données demandés dans l'UE)	Rapports des États membres; Enquête auprès des opérateurs de transport maritime

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme

1. Le guichet unique maritime européen harmonisé applicable aux navires s'appuiera sur le cadre existant (structure des guichets uniques nationaux).
2. Le guichet unique maritime européen harmonisé devrait toujours être proposé; si les opérateurs de transport maritime choisissent d'utiliser ce canal pour accomplir leurs formalités déclaratives, les destinataires des données (autorités, systèmes douaniers, systèmes de déclaration) doivent accepter les déclarations déposées et s'abstenir de demander des déclarations supplémentaires et séparées par l'intermédiaire d'autres moyens.
3. Les guichets uniques nationaux resteront essentiellement un mécanisme de coordination, servant principalement de routeur (et d'outil technique de conversion des formats de données le cas échéant) pour transférer dans les deux sens les informations entre opérateurs de transport maritime et destinataires des données (autorités portuaires, interfaces et systèmes de déclaration en douane, autorités de contrôle aux frontières, système SafeSeaNet, autorités statistiques, par exemple) dans le but de faciliter les déclarations dans le secteur du transport maritime. Tous les autres traitements continueront à être réalisés par les systèmes destinataires des données connectés en aval.
4. L'initiative ne créera pas de nouvelles exigences de déclaration mais coordonnera les déclarations entre les fournisseurs de données du secteur du transport maritime et les destinataires de ces données, comme indiqué dans les actes juridiques sous-jacents visés à l'acte juridique révisé. Toute demande de déclaration par l'intermédiaire du système de guichet unique maritime européen doit pleinement respecter les spécifications techniques applicables des actes juridiques sous-jacents et des systèmes informatiques sur lesquels s'appuient ces actes juridiques.

5. Le guichet unique maritime européen offrira une répartition claire et équitable des responsabilités et des obligations de rendre compte des différentes entités connectées, notamment la garantie de la pleine responsabilité des autorités nationales compétentes en ce qui concerne les services intermédiaires des guichets uniques nationaux vis-à-vis des fournisseurs de données et des destinataires des données connectés (responsabilité fonctionnelle et juridique, niveau élevé de disponibilité, garantie de la transmission des informations dans les deux sens par exemple, etc.)

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple des gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Justification de l'action au niveau européen (ex ante): la charge administrative excessivement lourde pesant sur les opérateurs de transport maritime en raison de la répétition des déclarations dans des formats et au moyen d'interfaces non harmonisés à travers l'Union.

Valeur ajoutée de l'UE escomptée (ex post): la réalisation de l'action proposée est plus efficace et efficiente au niveau de l'Union car des résultats substantiels et une véritable harmonisation nécessitent un cadre cohérent répondant aux besoins paneuropéens.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

L'expérience acquise dans le cadre de la directive 2010/65/UE montre que l'harmonisation dans ce domaine ne peut être réalisée par l'intermédiaire de mesures volontaires. Une harmonisation similaire et efficace des déclarations grâce à des spécifications et systèmes/applications informatiques contraignants a par exemple été réalisée dans le cadre du code des douanes de l'Union (au niveau de l'Union).

1.5.4. *Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés*

Les objectifs de la proposition sont cohérents avec la politique européenne des transports en général et la politique du transport maritime en particulier. L'initiative soutient la politique de l'Union sur la réduction des émissions du secteur des transports et contribue aux objectifs de l'agenda social de l'Union dans le domaine des transports. La proposition est également cohérente avec les objectifs du programme REFIT de la Commission sur la charge administrative et la simplification, ainsi qu'avec les objectifs généraux de la Commission concernant la compétitivité, le bon fonctionnement du marché intérieur et la mutation numérique.

En particulier, la proposition apporte une valeur ajoutée en permettant la coordination des exigences de déclaration découlant des actes juridiques de référence. Le mécanisme de gouvernance inclus dans la proposition garantit que des modifications de la législation sous-jacente seront reflétées de manière appropriée et en temps utile dans l'ensemble de données techniques, et avec les mises à jour nécessaires des spécifications et des logiciels.

L'initiative reste cohérente avec la directive sur les systèmes de suivi du trafic des navires et d'information, et est cohérente et étroitement alignée sur la mise en œuvre du code des douanes de l'Union.

La proposition complète également l'initiative sur les documents électroniques concernant l'acceptation au format numérique des documents et certificats relatifs au transport de marchandises par les autorités responsables du contrôle des transports dans l'arrière-pays de l'Union européenne. À l'instar de l'initiative sur les documents électroniques, le système de déclaration harmonisé applicable au transport maritime contribuera à la numérisation et à la simplification pour les opérateurs de transport; bien que les deux initiatives abordent des aspects distincts des exigences de déclarations à différents stades d'une opération de transport de marchandises. Les deux propositions ont été élaborées en veillant particulièrement à l'exploitation des synergies en matière d'interopérabilité des données.

1.6. Durée et incidence financière

- Proposition/initiative à **durée limitée**
 - Proposition/initiative en vigueur du [JJ/MM]AAAA au [JJ/MM]AAAA
 - Incidence financière de AAAA jusqu'à AAAA
- X Proposition/initiative à **durée illimitée**
 - Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2020 à 2027,
 - puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

- X **Gestion directe** par la Commission
 - X dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
 - par les agences exécutives
- Gestion partagée** avec les États membres
- Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire
 - à des pays tiers ou aux organismes qu'ils ont désignés;
 - à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
 - à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
 - aux organismes visés aux articles 208 et 209 du règlement financier;
 - à des organismes de droit public;
 - à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent les garanties financières suffisantes;
 - à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;
 - à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.
- *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

Gestion par la DG MOVE de la Commission, avec l'appui technique d'entités expertes si nécessaire, en particulier la DIGIT (développement informatique et expertise opérationnelle, notamment sur l'utilisation appropriée des composantes de l'administration en ligne) et l'AESM (sur les éléments spécifiques en matière de déclaration dans le domaine maritime). L'AESM accomplirait ce travail en conformité avec l'actuel règlement AESM et ne sera pas habilitée à effectuer des tâches allant au-delà des domaines de travail de sa mission actuelle. Le personnel existant y sera normalement affecté.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Rapports établis par les États membres sur le fonctionnement des logiciels — échanges réguliers au sein du cadre de gouvernance (groupe d'experts et sous-groupes).

Enquêtes auprès des opérateurs de transport maritime pour contrôler l'incidence réelle de l'action.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée

Afin de maîtriser les coûts (économies d'échelle) et de réduire la charge pesant sur les États membres, tout en garantissant une véritable harmonisation de l'interface et de l'ensemble de données, il est proposé que le développement informatique soit réalisé au niveau de l'Union européenne (sous-traitance de services TIC), et géré par la Commission pour assurer un contrôle efficace. Ce mode de gestion devrait générer un faible taux d'erreur et une grande transparence pour les États membres qui participeront au groupe d'experts chargé du suivi. L'action présente une composante TIC très complexe et nécessitera une coordination entre domaines stratégiques au sein de la Commission; mais une complexité budgétaire faible présentant peu de risques en matière de gestion contractuelle et de mise en œuvre.

2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer

Sécurité et risques de cyberincidents (continuité de l'activité)

Risque de non-exécution/non-synchronisation (non-conformité État membre)

2.2.3. Estimation et justification du rapport coût-efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds concernés gérés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)

Coûts de contrôle faibles: nombre limité de contrats et charge de contrôle réduite.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

La DG MOVE a mis en place la structure organisationnelle et les systèmes de contrôle interne adaptés pour atteindre les objectifs stratégiques et de contrôle. Ces procédures de contrôle interne visent à garantir une gestion adéquate des risques liés à la légalité et à la régularité des opérations sous-jacentes. Le système global de contrôle de la DG MOVE garantira l'efficacité et le rapport coût-efficacité des contrôles, en particulier grâce à la stratégie antifraude de la DG MOVE, élaborée sur la base de la méthodologie fournie par l'OLAF.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
			de pays AELE ¹⁹	de pays candidats ²⁰	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	1a: Compétitivité pour la croissance et l'emploi	CD/CND ¹⁸				
	06 02 05: Activités de soutien à la politique européenne des transports et aux droits des passagers, y compris activités de communication	C.D.	NON	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires dont la création est demandée: **Sans objet**

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [Libellé.....]	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/N ON	OUI/NO N	OUI/N ON	OUI/NON

¹⁸ CD = crédits dissociés/CND = crédits non dissociés.

¹⁹ AELE: Association européenne de libre-échange.

²⁰ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

Les engagements proposés pour 2020 (4,339 millions d'EUR) seront couverts par les crédits déjà prévus dans la programmation financière pour 2020.

N.B. L'incidence estimée sur les dépenses et le personnel pour les années 2021 et au-delà présentée dans la présente fiche financière législative est ajoutée à titre indicatif, sans préjudice de la proposition à venir de la Commission sur le prochain cadre financier pluriannuel, y compris en ce qui concerne la source de financement de cette initiative.

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel		Numéro 1a	Rubrique Compétitivité pour la croissance et l'emploi							
DG: MOVE			Année N 2020	Année N+1 2021	Année N+2 2022	Année N+3 2023	Année N+4 2024	Année N+5 2025	Année N+6 2026	TOTAL
• Crédits opérationnels										
06 02 05: Activités de soutien à la politique européenne des transports et aux droits des passagers, y compris activités de communication	Engagements	(1)	4,339			1,676		1,046		
	Paiements	(2)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ²¹										

²¹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

Numéro de ligne budgétaire		(3)	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL des crédits pour la DG MOVE	Engagements	=1+1a +3	4,339			1,676		1,046		7,061
	Paiements	=2+2a +3	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	4,339			1,676		1,046		7,061
	Paiements	(5)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1a du cadre financier pluriannuel	Engagements	= 4 + 6	4,339			1,676		1,046		7,061
	Paiements	= 5 + 6	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

Si plusieurs rubriques sont concernées par la proposition/l'initiative: Sans objet

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)								
	Paiements	(5)								
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)								
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 4 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	= 4 + 6								
	Paiements	= 5 + 6								

Rubrique du cadre financier pluriannuel	5	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N 2020	Année N+1 2021	Année N+2 2022	Année N+3 2023	Année N+4 2024	Année N+5 2025	Année N+6 2026	TOTAL
DG: MOVE								
• Ressources humaines	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
• Autres dépenses administratives								
TOTAL DG MOVE	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
--	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N 2020	Année N+1 2021	Année N+2 2022	Année N+3 2023	Année N+4 2024	Année N+5 2025	Année N+6 2026	TOTAL	
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel									
	Engagements	4,773	0,434	0,434	2,110	0,434	1,480	0,434	10,099
	Paiements	1,783	2,103	1,755	1,282	1,262	976	938	10,099

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année N 2020	Année N+1 2021	Année N+2 2022	Année N+3 2023	Année N+4 2024	Année N+5 2025	Année N+6 2026	TOTAL								
	RÉALISATIONS																	
	Type ²²	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF: Fourniture et maintenance des spécifications et des logiciels harmonisés pour les interfaces, procédures et ensemble de données harmonisés																		
Interfaces, procédures et ensembles de données harmonisés	Coûts des logiciels		0,189	0,234	0,185	0,119	0,116	0,076	0,071	0,990								
	Services d'exploitation		0,378	0,468	0,371	0,238	0,232	0,152	0,141	1,981								
	Services de gestion des parties prenantes		0,567	0,701	0,555	0,356	0,348	1,228	0,212	2,967								
	Spécifications techniques		0,151	0,187	0,148	0,095	0,093	0,061	0,057	0,792								

²² Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

	Infrastructures			0,063		0,078		0,062		0,040		0,039		0,025		0,024		0,330
Sous-total objectif spécifique n° 1				1 349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061
COÛT TOTAL				1 349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

- La proposition/l’initiative n’engendre pas l’utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l’initiative engendre l’utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N 2020	Année N+1 2021	Année N+2 2022	Année N+3 2023	Année N+4 2024	Année N+5 2025	Année N+6 2026	TOTAL
--	-----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------

RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	3,038
Autres dépenses administratives	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	0,434	3,038						

Hors RUBRIQUE 5²³ du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres dépenses de nature administrative	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	-							

TOTAL	0,434	3,038						
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l’action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d’allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

²³

Assistance technique et/ou administrative et dépenses d’appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d’actions de l’UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	Année N 2020	Année N+1 2021	Année N+2 2022	Année N+3 2023	Année N+4 2024	Année N+5 2025	Année N+6 2026
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)							
XX 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 01 02 (en délégation)							
XX 01 05 01 (recherche indirecte)							
10 01 05 01 (recherche directe)							
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)²⁴							
XX 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)	2	2	2	2	2	2	2
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)							
XX 01 04 yy²⁵	- au siège						
	- en délégation						
XX 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)							
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
TOTAL	4	4	4	4	4	4	4

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Suivi des politiques, mécanisme de gouvernance (gestion des parties prenantes) et coordination des projets (activités de gestion du programme)
Personnel externe	Soutien au suivi des politiques, au mécanisme de gouvernance et à la coordination des projets (activités d'appui au programme)

²⁴ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JED = jeune expert en délégation.

²⁵ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

- La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

Sans objet: ligne budgétaire de soutien aux politiques — aucune reprogrammation requise

- La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

Sans objet

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

- La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - sur les ressources propres
 - sur les recettes diverses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ²⁶				
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)
Article						

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

²⁶ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.