

COM(2023) 592 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2023/2024

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 25 octobre 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 25 octobre 2023

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant les directives 2009/12/CE, 2009/33/CE et (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil ainsi que la directive 96/67/CE du Conseil en ce qui concerne certaines obligations de déclaration dans les domaines du transport routier et de l'aviation

E 18250



Bruxelles, le 17.10.2023
COM(2023) 592 final

2023/0362 (COD)

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant les directives 2009/12/CE, 2009/33/CE et (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil ainsi que la directive 96/67/CE du Conseil en ce qui concerne certaines obligations de déclaration dans les domaines du transport routier et de l'aviation

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Dans sa communication intitulée «La compétitivité à long terme de l'UE: se projeter au-delà de 2030»¹, la Commission a souligné l'importance d'un système réglementaire qui garantisse que les objectifs soient atteints à un coût minimal. Elle s'est donc engagée à déployer des efforts supplémentaires en vue de rationaliser et de simplifier les obligations de déclaration, dans le but de réduire ces contraintes de 25 %, sans compromettre pour autant les objectifs stratégiques qui leur sont liés.

Les obligations de déclaration jouent un rôle essentiel, en ce qu'elles permettent de veiller à la mise en œuvre correcte de la législation et de suivre dûment cette mise en œuvre. Dans l'ensemble, leurs coûts sont largement compensés par les avantages qu'elles procurent, en particulier lorsqu'il s'agit d'assurer et de contrôler le respect des principales mesures stratégiques. Toutefois, les obligations de déclaration peuvent aussi faire peser sur les parties prenantes, en particulier les PME et les micro-entreprises, des contraintes disproportionnées, notamment au regard d'évolutions organisationnelles et technologiques qui justifient d'apporter des ajustements dans la manière dont elles ont été initialement conçues. Leur accumulation au fil du temps peut donner lieu à des redondances. Certaines obligations font double emploi ou sont obsolètes, leur fréquence et le calendrier peuvent être inefficaces et les méthodes de collecte peuvent être inadaptées.

Par conséquent, la rationalisation des obligations de déclaration et la réduction des contraintes administratives font partie des priorités. Dans ce contexte, la présente proposition vise à simplifier les obligations dans le domaine d'action des transports. Elle concerne en particulier le transport routier et aérien et contribuera à la grande ambition «Une économie au service des personnes».

Elle rationalisera les obligations de déclaration au moyen d'une combinaison de mesures, notamment en réduisant la fréquence de ces obligations et en supprimant certains de leurs éléments.

Les obligations de déclaration s'appliquent aux autorités publiques et concernent les éléments suivants:

- les États membres présenteraient à la Commission leur rapport sur les véhicules propres faisant l'objet d'un marché au titre de la directive n° 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil² tous les cinq ans au lieu de tous les trois ans, et la Commission présenterait son rapport au Parlement européen et au Conseil à la même fréquence;
- l'obligation faite aux États membres, en vertu de la directive n° 2022/1999/CE du Parlement européen et du Conseil³, de communiquer à la Commission les données relatives au transport de marchandises dangereuses, serait simplifiée. En outre, ils devraient communiquer ces données tous les deux ans, et non tous les ans. La Commission présenterait son rapport au Parlement et au Conseil tous les quatre ans,

¹ COM(2023) 168 final.

² Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, JO L 120 du 15.5.2009, p. 5.

³ Directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, JO L 274 du 24.10.2022, p. 1.

au lieu de trois, ce qui reviendrait à donner suite à deux ensembles de rapports transmis par les États membres;

- l'obligation faite aux États membres d'informer la Commission de la liste des aéroports soumis à l'obligation d'appliquer les règles relatives aux services d'assistance en escale, en vertu de la directive 96/67/CE du Conseil⁴, serait supprimée, ainsi que l'obligation faite à la Commission de publier cette liste;
 - l'obligation faite aux États membres de publier la liste des aéroports soumis aux règles relatives aux redevances aéroportuaires, en vertu de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil⁵, serait supprimée.
- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition fait partie d'un premier train de mesures visant à rationaliser les obligations de déclaration. Il s'agit d'une étape dans un processus continu de réexamen complet des obligations de déclaration existantes, dont l'objectif est d'apprécier si elles restent pertinentes et de les rendre plus efficaces.

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

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

Dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), la Commission veille à ce que la législation de l'UE soit adaptée à sa finalité, cible les besoins des parties prenantes, et atteigne ses objectifs tout en réduisant au minimum les contraintes qu'elle impose. La présente proposition, qui réduit la complexité de charges déclaratives découlant du cadre législatif de l'UE, relève ainsi du programme REFIT.

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

La présente proposition, en rationalisant certaines obligations de déclaration, rendra la réalisation des objectifs de la législation plus efficace et moins contraignante pour les pouvoirs publics et, indirectement, pour les entreprises.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La directive 2009/33/CE est fondée sur l'article 175, paragraphe 1, du traité instituant la Communauté européenne (TCE), devenu l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). La directive 96/67/CE est fondée sur l'article 84, paragraphe 2, du TCE et la directive 2009/12/CE est fondée sur l'article 80, paragraphe 2, du TCE, qui sont tous deux devenus l'article 100, paragraphe 2, du TFUE. La directive (UE) 2022/1999 est fondée sur l'article 91 du TFUE. Par conséquent, les bases juridiques de la présente décision modificative devraient être l'article 91, l'article 100, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du TFUE.

⁴ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, JO L 272 du 25.10.1996, p. 36.

⁵ Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, JO L 70 du 14.3.2009, p. 11.

- **Subsidiarité**

Les obligations de déclaration concernées sont imposées par le droit de l'Union. Il est donc préférable de les rationaliser au niveau de l'UE afin de garantir la sécurité juridique et la cohérence des déclarations. Cela garantira des conditions d'égalité, indirectement pour les entreprises et principalement pour les administrations publiques dans l'ensemble de l'UE, qui bénéficieront de la rationalisation des obligations de déclaration découlant de la présente proposition.

- **Proportionnalité**

La rationalisation des obligations de déclaration simplifie le cadre juridique en apportant à ces obligations existantes des modifications minimales qui n'ont pas d'incidence sur la substance de l'objectif plus large qui est poursuivi. La proposition se limite donc aux modifications nécessaires pour garantir l'efficacité du processus de déclaration et ne modifie aucun des éléments essentiels de la législation concernée.

- **Choix de l'instrument**

La proposition de décision modifie quatre directives qui ont une base juridique compatible. Ces modifications peuvent donc être incluses dans une seule proposition législative. Étant donné que les modifications portent uniquement sur les obligations faites aux États membres de fournir des données et ne nécessitent donc aucune transposition de leur part, une décision du Parlement européen et du Conseil est considérée comme l'instrument juridique le plus approprié.

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

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

Sans objet

- **Consultation des parties intéressées**

Sans objet

- **Obtention et utilisation d'expertise**

L'opportunité de la présente proposition a été identifiée à l'issue d'un processus de contrôle interne des obligations de déclaration existantes et sur la base de l'expérience tirée de la mise en œuvre de la législation concernée. Puisqu'il ne s'agit que d'une étape dans le processus d'évaluation continue des obligations de déclaration découlant de la législation de l'UE, l'examen des contraintes que celles-ci imposent et de leur incidence sur les parties prenantes se poursuivra.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition prévoit d'apporter des modifications limitées et ciblées à la législation en vue de rationaliser des obligations de déclaration. Ces modifications reposent sur les expériences tirées de la mise en œuvre de la législation. Elles n'ont pas d'incidence significative sur la politique poursuivie, elles ne font que garantir une mise en œuvre plus efficiente et plus efficace de celle-ci. Vu la nature ciblée de la proposition et l'absence d'autres options stratégiques pertinentes, une analyse d'impact n'était pas nécessaire.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La présente proposition est une proposition REFIT visant à simplifier la législation et à alléger les contraintes imposées aux parties prenantes, en particulier les pouvoirs publics.

La directive 2009/33/CE fixe des objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules propres, exprimés en pourcentage minimaux de véhicules propres dans le nombre total de véhicules de transport routier couverts par des marchés attribués au cours de deux périodes de référence de cinq ans. Il est plus rationnel d'exiger des États membres qu'ils communiquent ces données après une période de référence, et donc tous les cinq ans. Cela rendra également les rapports moins fréquents et donc moins contraignants pour les administrations nationales.

La directive (UE) 2022/1999 impose aux États membres de fournir chaque année certaines données sur le transport de marchandises dangereuses. La proposition vise à simplifier cette contrainte en supprimant l'obligation faite aux États membres de fournir, si possible, le volume recensé ou estimé de marchandises dangereuses transportées par route. Ces données ne sont ni collectées, ni communiquées de manière cohérente par les États membres et, en tout état de cause, la Commission a accès à des données similaires fournies par Eurostat. Même si la fourniture de ces données est subordonnée à la capacité des États membres à les obtenir, la suppression de cette disposition libérera les administrations nationales de l'obligation de tenter de les obtenir et, potentiellement, libérera les entreprises de l'obligation de communiquer ces données à leurs autorités nationales respectives. En outre, en vertu de la présente proposition, les États membres seraient tenus de communiquer tous les deux ans les données simplifiées sur le transport de marchandises dangereuses, qui couvrent chacune des deux années comprises dans cette période de référence. En conséquence, les administrations nationales devront procéder à cet exercice de déclaration tous les deux ans et non plus chaque année, ce qui sera moins contraignant pour elles.

En vertu de la directive 96/67/CE, les États membres sont tenus d'informer annuellement la Commission des aéroports relevant de son champ d'application, ce qui dépend de leur niveau de trafic annuel en mouvements de passagers et en tonnes de fret. Ces informations sur le trafic annuel sont mises ouvertement à la disposition des parties prenantes, en particulier des prestataires de services d'assistance en escale, et peuvent être obtenues directement et facilement auprès des aéroports, des associations d'aéroports ou d'Eurostat⁶. Par conséquent, les États membres peuvent être libérés de la contrainte que représente la communication annuelle de cette liste d'aéroports à la Commission.

De même, en vertu de la directive 2009/12/CE, les États membres sont tenus de publier une liste des aéroports situés sur leur territoire auxquels cette directive s'applique (c'est-à-dire les aéroports dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers ou l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers). Pour les mêmes raisons que pour la directive 96/67/CE, ces données sont facilement accessibles aux parties prenantes, et en particulier aux compagnies aériennes ou aux associations de compagnies aériennes, étant donné que les aéroports les publient sur leur propre site internet et les incluent régulièrement dans leurs rapports annuels, qui sont accessibles au public. Par conséquent, les

⁶ Eurostat recueille des statistiques sur le transport aérien auprès des autorités nationales, telles que les offices des statistiques, les ministères des transports, les autorités de l'aviation civile ou les aéroports, en fonction de l'organisation de la collecte de données dans chaque pays déclarant. Les sources de données d'origine dont disposent les autorités nationales sont généralement les aéroports ou les entreprises gérant des aéroports, ainsi que les compagnies aériennes. https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/avia_pa_esms.htm, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa/default/table?lang=en

États membres peuvent être libérés de la contrainte que représente la publication de cette liste d'aéroports.

- **Droits fondamentaux**

Sans objet

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

Sans objet

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

Article 1^{er} modifiant la directive 2009/12/CE

L'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 2009/12/CE concernant l'obligation faite aux États membres de publier chaque année la liste des aéroports relevant du champ d'application de ladite directive, est supprimé.

Article 2, modifiant l'article 10 de la directive 2009/33/CE

L'article 10, paragraphe 2, de la directive 2009/33/CE prévoit actuellement qu'au plus tard le 18 avril 2026 et tous les trois ans par la suite, les États membres soumettent à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de ladite directive. En vertu de l'article 1^{er} de la présente proposition, ils devraient le faire tous les cinq ans par la suite. L'article 10, paragraphe 3, impose à la Commission de soumettre un rapport au Parlement et au Conseil au plus tard le 18 avril 2027, et tous les trois ans par la suite. En vertu de la présente proposition, elle devrait le faire tous les cinq ans par la suite.

Article 3 modifiant l'article 9 de la directive (UE) 2022/1999

L'article 9, paragraphe 1, prévoit actuellement que les États membres doivent adresser à la Commission un rapport annuel contenant une liste de données sur le transport de marchandises dangereuses, notamment, en vertu du point a), «si possible, le volume recensé ou estimé de marchandises dangereuses transportées par route, en tonnes transportées ou en tonnes par kilomètre». En application de l'article 3, paragraphe 1, de la présente proposition, ce point a) est supprimé. En outre, les États membres devraient fournir ces rapports contenant ces données simplifiées tous les deux ans, pour chaque année de cette période de référence. L'article 9, paragraphe 2, prévoit que la Commission adresse un rapport au Parlement et au Conseil tous les trois ans. En application de l'article 3, paragraphe 1, de la présente proposition, à partir de 2025, elle devrait le faire tous les quatre ans.

L'article 2, paragraphe 2, de la présente proposition modifie l'annexe III de la directive en supprimant la référence à la quantité totale estimée de marchandises dangereuses transportées par route.

Article 4 modifiant la directive 96/67/CE

L'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 96/67/CE relatif à l'obligation faite aux États membres de communiquer chaque année à la Commission la liste des aéroports relevant du champ d'application de ladite directive et à l'obligation faite à la Commission de publier cette liste, est supprimé.

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant les directives 2009/12/CE, 2009/33/CE et (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil ainsi que la directive 96/67/CE du Conseil en ce qui concerne certaines obligations de déclaration dans les domaines du transport routier et de l'aviation

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, son article 100, paragraphe 2, et son article 192, paragraphe 1,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen⁷,
vu l'avis du Comité des régions⁸,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Les obligations de déclaration jouent un rôle essentiel, en ce qu'elles permettent de veiller à la mise en œuvre correcte de la législation et de suivre dûment cette mise en œuvre. Il importe toutefois de les rationaliser, afin de garantir qu'elles atteignent bien l'objectif pour lequel elles ont été conçues et de limiter la charge administrative qu'elles imposent.
- (2) Les directives 2009/12/CE⁹, 2009/33/CE¹⁰ et (UE) 2022/1999¹¹ du Parlement européen et du Conseil, ainsi que la directive 96/67/CE du Conseil¹² contiennent un certain nombre d'obligations de déclaration dans les domaines du transport routier et de l'aviation, qui devraient par conséquent être simplifiées, conformément à la communication de la Commission intitulée «La compétitivité à long terme de l'UE: se projeter au-delà de 2030»¹³.

⁷ JO C du , p. .

⁸ JO C du , p. .

⁹ Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, JO L 70 du 14.3.2009, p. 11.

¹⁰ Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, JO L 120 du 15.5.2009, p. 5.

¹¹ Directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, JO L 274 du 24.10.2022, p. 1.

¹² Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, JO L 272 du 25.10.1996, p. 36.

¹³ COM(2023)168.

- (3) L'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 2009/12/CE impose aux États membres de publier chaque année une liste des aéroports situés sur leur territoire auxquels ladite directive s'applique. Cette directive s'applique aux aéroports commerciaux dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque État membre. Étant donné que ces informations sont accessibles au public et que les parties prenantes peuvent les obtenir facilement auprès des aéroports, des associations d'aéroports et d'Eurostat, et afin de réduire la charge administrative, il convient de supprimer cette obligation de publication.
- (4) La directive 2009/33/CE fixe des objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules propres, exprimés en pourcentages minimaux de véhicules propres dans le nombre total de véhicules de transport routier couverts par les contrats attribués au cours de deux périodes de référence. La première période de référence s'étend du 2 août 2021 au 31 décembre 2025 et la seconde du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2030.
- (5) L'article 10, paragraphe 2, de la directive 2009/33/CE impose aux États membres de présenter un rapport sur la mise en œuvre de ladite directive au plus tard le 18 avril 2026 et tous les trois ans par la suite. Ces rapports doivent inclure des chiffres concernant le nombre et les catégories de véhicules acquis dans le cadre du champ d'application de la directive 2009/33/CE. L'article 10, paragraphe 4, de la directive 2009/33/CE prévoit que la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de ladite directive au plus tard le 18 avril 2027, et tous les trois ans par la suite, sur la base des rapports présentés par les États membres conformément à l'article 10, paragraphe 2.
- (6) Afin de réduire les charges administratives et de rationaliser le calendrier des rapports, il convient de réduire la fréquence des rapports des États membres au titre de la directive 2009/33/CE et de l'aligner pleinement sur les périodes de référence de cinq ans prévues par celle-ci. Étant donné que les rapports de la Commission au Parlement européen et au Conseil s'appuient sur les rapports nationaux des États membres, la fréquence de ces rapports devrait également être adaptée en conséquence.
- (7) L'article 9, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/1999 impose aux États membres d'adresser à la Commission un rapport sur l'application de ladite directive pour chaque année civile. Compte tenu des avantages limités des rapports annuels et de la disponibilité d'autres informations, et afin de réduire les charges administratives et de rationaliser le calendrier des rapports, il convient de réduire la fréquence de ces rapports à une année civile sur deux.
- (8) En ce qui concerne le contenu de ces rapports, l'article 9 de la directive (UE) 2022/1999 impose aux États membres d'y inclure, si possible, le volume recensé ou estimé de marchandises dangereuses transportées par route, en tonnes transportées ou en tonnes par kilomètre. En raison du caractère facultatif de cette exigence, les données pertinentes ne sont pas collectées ou ne sont pas communiquées de manière cohérente par les États membres. Dans le même temps, Eurostat fournit des données claires et cohérentes sur le transport de marchandises dangereuses, sur lesquelles la Commission s'appuie pour élaborer le rapport triennal au Parlement européen et au Conseil. Étant donné que la Commission a déjà accès à ces données, il convient de supprimer l'obligation de déclarer le volume total de marchandises dangereuses transportées par route dans l'État membre afin de réduire les charges administratives.

- (9) L'article 9, paragraphe 2, de la directive (UE) 2022/1999 prévoit que la Commission transmet au Parlement européen et au Conseil, pour la première fois en 1999 et par la suite au moins tous les trois ans, un rapport relatif à son application par les États membres. Afin de réduire les charges administratives et de rationaliser le calendrier des rapports, il convient d'exiger que ce rapport soit envoyé tous les quatre ans.
- (10) L'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 96/67/CE impose aux États membres d'informer annuellement la Commission des aéroports relevant de son champ d'application, ce qui dépend de leur niveau de trafic annuel en mouvements de passagers et en tonnes de fret. Il impose également à la Commission de publier cette liste d'aéroports. Étant donné que ces informations sont accessibles au public et que les parties prenantes peuvent les obtenir facilement auprès des aéroports, des associations d'aéroports ou d'Eurostat, et afin de réduire la charge administrative, il convient de supprimer cette obligation de déclaration et de publication.
- (11) Il convient donc de modifier les directives 2009/12/CE, 2009/33/CE, (UE) 2022/1999 et 96/67/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Modification de la directive 2009/12/CE

À l'article 1^{er} de la directive 2009/12/CE, le paragraphe 3 est supprimé.

Article 2

Modifications de la directive 2009/33/CE

L'article 10 de la directive 2009/33/CE est modifié comme suit:

1) au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Au plus tard le 18 avril 2026, et tous les cinq ans par la suite, les États membres soumettent à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive.»;

2) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Au plus tard le 18 avril 2027, et tous les cinq ans par la suite, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, qui précise les mesures prises par les États membres à cet égard, à la suite des rapports visés au paragraphe 2.»

Article 3

Modification de la directive (UE) 2022/1999

La directive (EU) 2022/1999 est modifiée comme suit:

1) L'article 9 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«Le dernier rapport visé au premier alinéa est soumis à la Commission au plus tard le 31 décembre 2024 et couvre la période allant du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023.»;

b) le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

«1 bis. À partir du 1^{er} janvier 2024, les rapports pour chaque année civile visés au paragraphe 1, premier alinéa, sont soumis à la Commission tous les deux ans, au plus tard douze mois après la fin de la deuxième année, et comprennent les indications suivantes:

- a) le nombre de contrôles effectués;
- b) le nombre de véhicules contrôlés, selon le lieu d'immatriculation (véhicules immatriculés sur le territoire national, d'autres États membres ou de pays tiers);
- c) le nombre d'infractions constatées, par catégorie de risques visée à l'annexe II;
- d) le nombre et le type de sanctions infligées.

Le premier rapport visé au premier alinéa est présenté au plus tard le 31 décembre 2026.»;

c) au paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

«À partir de 2025, la Commission transmet ce rapport au Parlement européen et au Conseil au moins tous les quatre ans.»

2) L'annexe III est remplacée par le texte de l'annexe de la présente décision.

Article 4

Modification de la directive 96/67/CE

À l'article 1^{er} de la directive 96/67/CE, le paragraphe 4 est supprimé.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président