Informations de base

2006/0025(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure caduque ou retirée
Lutte contre le terrorisme: sûreté des transports terrestres de marchandises, sûreté de la chaîne d'approvisionnement, établissement d'un système commun "d'opérateur sûr" **Subject** 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 7.30.20 Lutte contre le terrorisme	

Acteurs principaux

Conseil de l'Union européenne	

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2721	2006-03-27

Commission européenne	

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	KALLAS Siim

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
27/02/2006	Publication de la proposition législative	COM(2006)0079	Résumé
16/03/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
27/03/2006	Débat au Conseil		
19/10/2009	Reprise des questions en instance de la législature précédente		
18/09/2010	Proposition retirée par la Commission		Résumé

Informations techniques

Référence de la procédure	2006/0025(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091-p1
État de la procédure	Procédure caduque ou retirée
Dossier de la commission	TRAN/7/00073

Portail de documentation			
Commission Européenne			
Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2006)0079	27/02/2006	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2006)0251	27/02/2006	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1580/2006	13/12/2006	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Lutte contre le terrorisme: sûreté des transports terrestres de marchandises, sûreté de la chaîne d'approvisionnement, établissement d'un système commun "d'opérateur sûr"

2006/0025(COD) - 27/02/2006 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer le niveau de sûreté tout au long de la chaîne d'approvisionnement pour les transports ; établir un cadre commun permettant une approche européenne systématique sans compromettre le marché commun des transports ni les mesures de sûreté en vigueur ; éviter les procédures et charges administratives inutiles au niveau européen et national.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : le Conseil de l'UE a établi que les transports constituent un secteur fondamental de la lutte qu'il mène contre le terrorisme. Il appelle donc au «renforcement de la sécurité de tous les modes de transport, notamment par le renforcement du cadre juridique et l'amélioration des mécanismes de prévention». La présente proposition est établie pour répondre aux besoins recensés et satisfaire la demande du Conseil.

Les mesures requises pour renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement pour les transports terrestres seraient fondées sur les principes suivants:

- la sûreté de la chaîne d'approvisionnement exige un partenariat dynamique en matière de sûreté entre les autorités des États membres et le secteur industriel ;
- la sûreté de la chaîne d'approvisionnement complète les mesures de sûreté des transports déjà en place dans l secteurs de l'aviation et du transport maritime, concernant notamment les aéroports et les ports maritimes ;
- les États membres doivent établir des régimes nationaux visant à améliorer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement qui soient compatibles les uns avec les autres ;
- un cadre à caractère volontaire doit être établi pour les opérateurs, fixant les exigences minimales que doivent respecter les opérateurs, dans les quatre catégories d'opérations recensées dans la chaîne d'approvisionnement, afin de se voir décerner le statut d'«opérateur sûr» ;
- les «opérateurs sûrs» devraient bénéficier des facilités d'une «procédure accélérée» en matière de sûreté et de la simplification des contrôles douaniers, ils jouiront d'une position plus avantageuse à l'égard de leurs partenaires commerciaux ;

- les États membres doivent désigner une autorité compétente en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement, qui sera chargée d'octroyer le statut d'«opérateur sûr». Ils peuvent nommer à cette fin des organismes agréés en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement, à condition que ceux-ci remplissent certaines conditions spécifiques ;
- les États membres doivent nommer un correspondant national pour la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, chargé de la communication nécessaire avec les autres États membres et avec la Commission ;
- le statut d'«opérateur sûr» octroyé par les autorités d'un État membre est reconnu par les autorités de tous les États membres.
- une procédure doit être définie pour adapter les dispositions au progrès technique.

CONTENU : le règlement proposé par la Commission :

- établit un système obligatoire imposant aux États membres de créer un label de qualité en matière de sûreté. Ce label («opérateur sûr») peut être décerné aux opérateurs de la chaîne d'approvisionnement qui respectent des niveaux minimaux de sûreté définis au niveau européen, et permet ainsi la reconnaissance mutuelle du label sur le marché intérieur ;

- introduit, dans les dispositions impératives pour les États membres, un régime volontaire dans lequel les opérateurs de la chaîne d'approvisionnement améliorent leurs performances en matière de sûreté en échange de mesures d'incitation ;

- attribue aux opérateurs de la chaîne d'approvisionnement la responsabilité de leurs performances en matière de sûreté dans le transport de marchandises européen ;

- permet aux «opérateurs sûrs» de bénéficier de facilités lors des contrôles de sûreté et de se démarquer face à d'autres concurrents par un atout dans le domaine de la sûreté, ce qui leur procure un avantage commercial et concurrentiel ;

- permet la mise à jour régulière et le renforcement des exigences de sûreté, y compris les normes et exigences internationales reconnues, selon la procédure de comitologie.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES :

Cadre GPA/EBA (gestion/établissement du budget par activités)

- Domaine(s) politique(s): Politique des transports terrestres, aériens et maritimes

- Activité(s) : Mise en œuvre et suivi des mesures en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

Lignes Budgétaires : 06 02 03 02 Sécurité des transports ; 06 02 11 03 Comités.

Durée de l'action et de l'incidence financière: indéfinie, débutant en 2008.

Montant total de référence financière en crédits d'engagement : 500.000 EUR (en 2010) au titre des dépenses opérationnelles.

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence (frais administratifs autres que ressources humaines) : 168.000 EUR (2008 : 56.000 EUR ; 2009 à 2011 : 37.000 EUR/an).

Total indicatif du coût de l'action (y compris ressources humaines) : 668.000 EUR pour la période 2008-2011.