

# Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. 4ème paquet ferroviaire

2013/0014(COD) - 26/02/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 597 voix pour, 68 contre et 11 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

La position en première lecture adoptée par le Parlement européen suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

**Objectifs** : le Parlement a voulu clarifier dans le texte les objectifs poursuivis par l'Agence. Cette dernière devrait assurer un **haut niveau de sécurité ferroviaire** et contribuer à **l'achèvement de l'espace ferroviaire européen unique**, par:

- la contribution, sur le plan technique, à la mise en œuvre de la législation de l'Union visant à renforcer le niveau d'interopérabilité du système ferroviaire et à développer une approche commune sur la sécurité du système ferroviaire de l'Union;
- un rôle d'autorité européenne, en collaboration avec les autorités nationales de sécurité, en matière d'autorisation de mise sur le marché des véhicules et de délivrance de certificat de sécurité pour les entreprises ferroviaires;
- l'harmonisation des règles nationales et l'optimisation des procédures;
- le suivi de l'action des autorités nationales de sécurité agissant en matière d'interopérabilité et de sécurité ferroviaires.

Le règlement devrait s'appliquer à la certification des conducteurs de train prévue par la directive 2007/59 /CE mais aussi à la **certification de tout le personnel** exerçant des tâches en rapport avec la sécurité.

**Promouvoir le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)** : l'Agence devrait se voir attribuer un rôle plus important pour garantir le développement cohérent de l'ERTMS, contribuer à ce que les équipements ERTMS soient conformes aux spécifications en vigueur et veiller à la coordination entre les programmes de recherche européens liés à l'ERTMS et l'élaboration des spécifications techniques concernant ce système.

Par ailleurs, l'Agence devrait :

- assumer seule la **responsabilité** des fonctions et pouvoirs qui lui sont attribués ;
- s'efforcer de faciliter le principe de **réciprocité** entre l'accès pour les pays tiers au marché de l'Union et l'accès pour les entreprises de l'Union aux marchés des pays tiers;
- faire appel, dans l'exécution de ses tâches, aux **experts** des autorités nationales de sécurité du secteur ferroviaire ainsi qu'aux professionnels du secteur ferroviaire, notamment les organismes représentatifs et les organismes indépendants d'évaluation de la conformité notifiés ;
- être chargée de mettre au point un **appareil d'enregistrement embarqué** qui enregistre les temps de conduite et de repos des conducteurs de locomotive, sur base d'une proposition de la Commission ;
- mettre sur pied une **certification** semblable à celle s'appliquant aux conducteurs de locomotive afin de garantir un haut niveau de qualifications et de compétences, de reconnaître l'importance de ces groupes professionnels pour la sécurité des services ferroviaires, mais également de favoriser la mobilité des travailleurs ;

- œuvrer en faveur de dispositions obligatoires relatives aux intervalles pour **l'entretien régulier des wagons de fret** ;
- contrôler les autorités nationales de sécurité au moyen **d'audits et d'inspections** ;
- définir les caractéristiques des registres européens et créer un **registre européen** des véhicules.

L'Agence devrait également **coopérer avec les autorités nationales** qui procèdent à des enquêtes civiles ou pénales, et leur prêter toute l'assistance possible, lorsque ces enquêtes concernent des questions relevant de la responsabilité de l'Agence.

**Notification de constatations spontanée** : l'Agence devrait : i) établir un système permettant la notification de manière spontanée et anonyme de toute constatation susceptible de mettre en danger la sécurité du système ; ii) établir un mécanisme pour informer automatiquement les agents responsables ; iii) coordonner les communications de notifications des agences nationales, en particulier lorsqu'elles sont susceptibles d'avoir des effets sur la sécurité de plus d'un État.

**Assistance technique dans le domaine de l'interopérabilité ferroviaire** : l'Agence pourrait, entre autres **adresser à la Commission des recommandations** : i) sur les normes européennes que les organismes européens de normalisation compétents devront élaborer, notamment en ce qui concerne les pièces détachées ; ii) concernant la formation et la certification du personnel de bord s'acquittant de tâches de sécurité ; iii) en vue d'harmoniser les règles nationales, notamment dans le cas où une règle concerne plusieurs États membres ; iv) sur les intervalles d'inspection minimaux (durées et kilométrages) en matière de matériel roulant (wagons, voitures pour passagers et locomotives).

**Conseil d'administration** : celui-ci se composerait d'un représentant de chaque État membre et de deux représentants de la Commission, disposant tous du droit de vote. Le mandat des membres serait de cinq ans et pourrait être renouvelé une fois. Le mandat du président et du vice-président aurait une durée de cinq ans et pourrait être renouvelé une fois.

**Chambres de recours** : celles-ci devraient être **indépendantes** en termes de prise de décision. À cet effet elles devraient être, d'un point de vue fonctionnel et organisationnel, distinctes des autres parties de l'Agence.

Il est proposé qu'un acte adopté par le comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire définisse les **qualifications requises** pour chacun des membres de la chambre de recours, le pouvoir de chacun de ses membres dans la phase préparatoire aux décisions et opinions, et les conditions de votes.

Un autre amendement définit la procédure selon laquelle les parties peuvent demander la récusation d'un membre de la chambre dans le but d'obtenir toutes les garanties d'impartialité et, dans le même temps, d'éviter toute manœuvre dilatoire.

**Redevances** : le niveau des redevances devrait être **différencié** en fonction de la portée des activités et des domaines d'utilisation spécifiés. De plus, toute mission ou obligation complémentaire de l'Agence devrait faire l'objet d'une évaluation et d'une **compensation** par le budget de l'Union. **L'indépendance et l'impartialité** de l'Agence ne devraient pas être compromises par les contributions financières qu'elle reçoit des États membres, des pays tiers ou d'autres entités.

**Conflit d'intérêts** : un amendement propose une base juridique qui permettrait à l'Agence de mettre en place un ensemble complet de règles de prévention et de gestion des conflits d'intérêts. Les organismes de direction de l'Agence devraient être chargés de l'élaboration et de la mise en œuvre de cette politique, à mener en tenant compte des spécificités de l'Agence, afin d'obtenir les meilleures connaissances techniques, ainsi que les informations sensibles, classifiées ou commerciales qui pourraient être concernées.