




Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2006/0274(COD) Procédure terminée
Agence ferroviaire européenne: nouvelles tâches Modification Règlement (EC) No 881/2004	2002/0024(COD)
Sujet 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 8.40.08 Agences et organes de l'Union	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	ALDE COSTA Paolo	10/03/2008
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme	ALDE COSTA Paolo	23/01/2007
	Commission pour avis précédente		
	BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)		01/12/2008
	Environnement	2856	03/03/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2835	29/11/2007
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
13/12/2006	Publication de la proposition législative	COM(2006)0785	Résumé
17/01/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/09/2007	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
01/10/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0350/2007	

28/11/2007	Débat en plénière		
29/11/2007	Résultat du vote au parlement		
29/11/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0558/2007	Résumé
03/03/2008	Publication de la position du Conseil	16138/3/2007	Résumé
13/03/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
29/05/2008	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
03/06/2008	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0210/2008	
08/07/2008	Débat en plénière		
09/07/2008	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0341/2008	Résumé
01/12/2008	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
16/12/2008	Signature de l'acte final		
16/12/2008	Fin de la procédure au Parlement		
31/12/2008	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2006/0274(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement (EC) No 881/2004 2002/0024(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/60437

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2006)0785	13/12/2006	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1641	13/12/2006	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1642	13/12/2006	EC	
Projet de rapport de la commission	PE388.559	24/05/2007	EP	
Amendements déposés en commission	PE390.636	25/07/2007	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0350/2007	01/10/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T6-0558/2007	29/11/2007	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2007)6527	18/12/2007	EC	

Position du Conseil	16138/3/2007	03/03/2008	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2008)0136	07/03/2008	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE404.395	02/04/2008	EP	
Amendements déposés en commission	PE404.804	25/04/2008	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A6-0210/2008	03/06/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T6-0341/2008	09/07/2008	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2008)0687	30/10/2008	EC	Résumé
Projet d'acte final	03669/2008/LEX	16/12/2008	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Règlement 2008/1335](#)
[JO L 354 31.12.2008, p. 0051](#) Résumé

Agence ferroviaire européenne: nouvelles tâches

OBJECTIF : faciliter l'acceptation croisée du matériel roulant et accélérer ainsi le passage aux nouvelles normes ainsi que l'introduction des mesures visant à faciliter les opérations transfrontalières sur le réseau ferroviaire existant.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les procédures nationales d'homologation des locomotives sont considérées, à l'heure actuelle, comme une des barrières les plus importantes pour la création de nouvelles entreprises ferroviaires dans le domaine du fret et comme un frein majeur à l'interopérabilité du système ferroviaire européen. Comme aucun État membre ne peut décider, seul, que l'autorisation de mise en service qu'il délivre aura une validité sur le territoire d'autres États membres, une initiative communautaire est nécessaire afin d'harmoniser les procédures nationales, de les simplifier et de recourir plus systématiquement au principe de reconnaissance mutuelle. Cette extension implique la modification des directives sur l'interopérabilité ferroviaire (96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/50/CE), de la directive sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE) et du règlement 881/2004/CE sur l'Agence ferroviaire européenne. Cette dernière modification fait l'objet de la présente proposition.

CONTENU : la présente initiative vise à régler le problème du matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un État membre mais qui n'est pas automatiquement accepté dans un autre État membre. La solution proposée est d'établir une procédure au niveau communautaire portant sur deux volets.

- Tout d'abord, demander à l'Agence de recenser les différentes procédures nationales et règles techniques en vigueur, et établir et mettre à jour la liste des exigences qui ne peuvent être vérifiées qu'une seule fois. En même temps, il est demandé, en attendant la modification de la législation, que les États membres appliquent sur une base volontaire les recommandations du groupe de travail que la Commission a déjà publiées.

- Ensuite, rendre obligatoire le recours au principe de reconnaissance mutuelle des autorisations de mise en service déjà délivrées par un État membre. Selon ce principe le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un État membre ne devra éventuellement faire l'objet d'une certification complémentaire dans un autre État membre que pour ce qui concerne les exigences nationales supplémentaires découlant par exemple des caractéristiques du réseau local. Il faut toutefois en même temps mettre à jour le Règlement de l'Agence afin d'y préciser les nouvelles tâches qui sont confiées à l'Agence.

Les principales modifications envisagées sont les suivantes :

- Certification du matériel roulant existant : l'agence est appelée à faciliter la procédure de certification du matériel roulant existant en développant un outil de référence permettant d'établir, pour chaque paramètre vérifié, la correspondance des règles nationales applicables et en fournissant des avis techniques ponctuels dans le cadre de projets concrets.

- Règles nationales : des règles nationales sont notifiées dans le cadre des directives sur l'interopérabilité ferroviaire et de la directive sur la sécurité ferroviaire. Il convient dès lors de comparer, de classer les deux ensembles de règles et de les présenter de manière cohérente sur le site Internet de l'agence.

- Organismes notifiés : il est nécessaire d'évaluer l'impact des divergences d'interprétation des critères à respecter pour la notification, par les Etats membres, des organismes chargés des procédures de vérification et de vérifier que de telles divergences ne créent pas des difficultés sur le plan de la reconnaissance mutuelle des certificats de conformité et de déclaration « CE » de vérification.
- Évaluation du caractère interopérable de projets faisant l'objet d'un financement communautaire : il est prévu que l'agence évalue, à la demande de la Commission, certaines demandes de financement communautaire dans le domaine de projets d'infrastructure, dans le but d'en vérifier le caractère «interopérable». L'agence pourrait évaluer aussi les demandes de financement relatives au matériel roulant afin de pouvoir se prononcer sur la cohérence du système.
- Relation entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons : la directive sur la sécurité ferroviaire doit être modifiée afin de définir la notion de détenteur et de préciser les relations entre les détenteurs et les entreprises ferroviaires, notamment dans le domaine de la maintenance. L'Agence devrait évaluer cette relation et, le cas échéant, faire des recommandations à la Commission.
- Certification du personnel de conduite des trains et des locomotives : suite à l'adoption du troisième paquet ferroviaire, il convient de faire référence à la directive sur la certification du personnel des trains chargé de la sécurité qui comporte plusieurs tâches à effectuer par l'agence, depuis le développement de modèles de licences et attestations complémentaires, jusqu'à l'étude concernant l'utilisation de cartes à puces.
- Tâches de l'agence dans le domaine ERTMS : le développement et la mise en œuvre du système ERTMS se sont accompagnés, depuis l'adoption du deuxième paquet ferroviaire, de plusieurs initiatives. Vu l'importance grandissante de la contribution de l'agence dans ce domaine, il convient de préciser les tâches de celle-ci dans le présent règlement.
- Tâches ponctuelles : l'agence devrait être autorisée à effectuer des tâches ponctuelles à la demande de la Commission. Cette autorisation serait toutefois subordonnée à la compatibilité de la tâche ponctuelle avec la mission de l'agence, à la disponibilité budgétaire et au respect des autres priorités de l'agence.
- Date d'adoption du programme de travail : il convient de modifier la date de l'adoption du programme de travail annuel afin de permettre une meilleure synchronisation avec la procédure de décision du budget.
- Information sur les résultats des travaux de l'Agence : dans l'élaboration du programme de travail, il est souhaitable : i) d'identifier le résultat attendu pour chaque activité, ainsi que son destinataire ; ii) d'informer la Commission sur les résultats techniques de chaque activité, cette information allant bien au delà du rapport général adressé à toutes les institutions.
- Composition du conseil d'administration : il est souhaitable de nommer un suppléant aussi dans le cas des observateurs.

Agence ferroviaire européenne: nouvelles tâches

En adoptant le rapport de M. Paolo COSTA (ADLE, IT), la commission des transports et du tourisme a approuvé, sous réserve d'amendements, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition visant à modifier le règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne.

Les principaux amendements adoptés en commission sont les suivants :

Composition des groupes de travail : les députés souhaitent que l'Agence puisse également, lorsque cela s'avère nécessaire, établir des groupes de travail horizontaux, pour des sujets transversaux tels que la santé et sécurité au travail. L'Agence devrait en outre s'assurer de la compétence et de la représentativité de ses groupes de travail et veiller à ce qu'ils comportent une représentation satisfaisante des secteurs de l'industrie et des utilisateurs qui seront affectés par les mesures que la Commission pourrait proposer sur la base des recommandations que lui aurait adressées l'Agence. Ces groupes devront travailler dans la transparence. Lorsque les travaux ont une incidence directe sur les conditions de travail, la santé et la sécurité des travailleurs du secteur, des représentants des organisations de travailleurs devraient participer aux groupes de travail concernés.

Règles nationales de sécurité : étant donné que le matériel roulant et les infrastructures varient considérablement d'un État membre à l'autre, les députés estiment qu'il y a lieu d'accorder une attention particulière à la marge de sécurité entre le matériel roulant et les infrastructures. Ils proposent donc que, dans un premier temps, l'Agence recense et compare les différences existant entre les États membres en termes de marge de sécurité applicables aux infrastructures et au matériel roulant. Dans le cadre de ce travail, un groupe de travail sera institué associant les acteurs concernés et les représentants des partenaires sociaux.

Rôle de l'Agence : avant le 1er janvier 2010, l'Agence devrait proposer, après consultation des autorités de sécurité nationales, des solutions visant à réduire le nombre et la portée des règles nationales régissant la classification du matériel roulant dans le groupe B. Ce groupe couvre les exigences appliquées dans certains pays qui pourraient convenir à l'acceptation croisée ou aux caractéristiques techniques de l'infrastructure pour une exploitation sûre et interopérable du système ferroviaire dans le pays concerné. De plus, à partir de 2015, l'Agence devrait être chargée, en collaboration avec les autorités de sécurité nationales, de délivrer les autorisations de mise en service des véhicules conformes aux STI.

Avis techniques : en cas de décision négative prise par l'autorité de sécurité d'un État membre concernant les certificats ou agréments de sécurité, conformément à la directive 2004/49 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, le demandeur devrait pouvoir solliciter l'avis technique de l'Agence. Par ailleurs, l'Agence devrait pouvoir être invitée à fournir un avis technique sur l'utilisation de la version adéquate du système ERTMS, compte tenu de l'existence de différentes versions.

Relation entre détenteurs de véhicules et entreprises ferroviaires : dans un délai d'un an pour les wagons et de deux ans pour les autres véhicules à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement, l'Agence devra évaluer la relation entre détenteurs de véhicules et entreprises ferroviaires en matière de maintenance. À cette fin, les députés estiment que les spécifications d'un système de certification obligatoire et reconnu mutuellement devraient être prises en considération, tandis que des aspects tels que le type d'organismes de certification, les responsabilités en matière de réaménagement ou de renouvellement du matériel roulant, la question des inspections et contrôles, ainsi que celle des assurances, devraient également être examinés afin de formuler des recommandations appropriées.

Registre européen : les députés demandent que l'Agence établisse et tienne à jour un registre européen des types de matériel roulant autorisés. Ce registre, accessible par voie électronique, devrait reprendre également les types de véhicules ferroviaires autorisés par les États membres. Les États membres devront informer régulièrement l'Agence de toute autorisation ayant été délivrée ou suspendue.

Personnel : estimant que la limitation des contrats d'agents temporaires à 5 ans risque de perturber la continuité du fonctionnement de l'Agence, les députés demandent que les contrats de ces agents puissent être reconduits pour une nouvelle période de 3 ans maximum afin de garantir, le cas échéant, la continuité du service.

Agence ferroviaire européenne: nouvelles tâches

En adoptant le rapport de M. Paolo COSTA (ADLE, IT), le Parlement européen a modifié, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition visant à modifier le règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne.

Le Parlement s'est rallié totalement à la position de la commission des transports et du tourisme et a adopté les amendements suivants:

Composition des groupes de travail : pour l'élaboration des recommandations qu'elle adresse à la Commission, l'Agence doit établir un nombre limité de groupes de travail. Ces groupes se fondent, d'une part, sur l'expertise des professionnels du secteur ferroviaire, en particulier sur l'expérience acquise par l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF), et d'autre part, sur l'expertise des autorités nationales compétentes. Les députés souhaitent que l'Agence puisse également, lorsque cela s'avère nécessaire, établir des groupes de travail horizontaux, pour des sujets transversaux tels que la santé et sécurité au travail. L'Agence devrait en outre s'assurer de la compétence et de la représentativité de ses groupes de travail et veiller à ce qu'ils comportent une représentation satisfaisante des secteurs de l'industrie et des utilisateurs qui seront affectés par les mesures que la Commission pourrait proposer sur la base des recommandations que lui aurait adressées l'Agence. Ces groupes devront travailler dans la transparence. Lorsque les travaux ont une incidence directe sur les conditions de travail, la santé et la sécurité des travailleurs du secteur, des représentants des organisations de travailleurs devraient participer aux groupes de travail concernés.

Règles nationales de sécurité : étant donné que le matériel roulant et les infrastructures varient considérablement d'un État membre à l'autre, les députés estiment qu'il y a lieu d'accorder une attention particulière à la marge de sécurité entre le matériel roulant et les infrastructures. Ils proposent donc que, dans un premier temps, l'Agence recense et compare les différences existant entre les États membres en termes de marge de sécurité applicables aux infrastructures et au matériel roulant. Dans le cadre de ce travail, un groupe de travail sera institué associant les acteurs concernés et les représentants des partenaires sociaux.

Rôle de l'Agence : avant le 1er janvier 2010, l'Agence devrait proposer, après consultation des autorités de sécurité nationales, des solutions visant à réduire le nombre et la portée des règles nationales régissant la classification du matériel roulant dans le groupe B. Ce groupe couvre les exigences appliquées dans certains pays qui pourraient convenir à l'acceptation croisée ou aux caractéristiques techniques de l'infrastructure pour une exploitation sûre et interopérable du système ferroviaire dans le pays concerné. De plus, à partir de 2015, l'Agence devrait être chargée, en collaboration avec les autorités de sécurité nationales, de délivrer les autorisations de mise en service des véhicules conformes aux STI.

Avis techniques : l'Agence peut être invitée, par un demandeur, à fournir un avis technique sur une décision négative prise par l'autorité de sécurité pour ce qui concerne l'octroi d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive 2004/49/CE. Par ailleurs, l'Agence doit pouvoir être invitée à fournir un avis technique sur l'utilisation de la version adéquate du système ERTMS, compte tenu de l'existence de différentes versions.

Relation entre détenteurs de véhicules et entreprises ferroviaires : dans un délai d'un an pour les wagons et de deux ans pour les autres véhicules à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement, l'Agence devra évaluer la relation entre détenteurs de véhicules et entreprises ferroviaires en matière de maintenance. À cette fin, les députés estiment que les spécifications d'un système de certification obligatoire et reconnu mutuellement devraient être prises en considération, tandis que des aspects tels que le type d'organismes de certification, les responsabilités en matière de réaménagement ou de renouvellement du matériel roulant, la question des inspections et contrôles, ainsi que celle des assurances, devraient également être examinés afin de formuler des recommandations appropriées.

Registre européen : les députés demandent que l'Agence établisse et tienne à jour un registre européen des types de matériel roulant autorisés. Ce registre, accessible par voie électronique, devrait reprendre également les types de véhicules ferroviaires autorisés par les États membres. Les États membres devront informer régulièrement l'Agence de toute autorisation ayant été délivrée ou suspendue.

Personnel : l'Agence sera également composée d'agents temporaires recrutés par celle-ci pour une durée maximale de 5 ans parmi les professionnels du secteur en fonction de leurs qualifications et de leur expérience en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires. Les députés demandent que les contrats de ces agents puissent être reconduits pour une nouvelle période de 3 ans maximum afin de garantir, le cas échéant, la continuité du service.

Agence ferroviaire européenne: nouvelles tâches

Le Conseil et le Parlement étant parvenus à dégager un accord en première lecture sur la proposition de directive relative à l'interopérabilité ferroviaire ([COD/2006/0273](#)), le Conseil peut adopter l'acte proposé tel qu'amendé. Toutefois, le Conseil et le Parlement n'ont pas pu faire converger leurs positions en première lecture sur les propositions visant à modifier la directive relative à la sécurité ferroviaire ([COD/2006/0272](#)) et le règlement instituant l'Agence ferroviaire. En conséquence, le Conseil a arrêté - à l'unanimité - des positions communes sur les deux propositions, en tenant compte des amendements adoptés par le Parlement dans ses avis en première lecture.

Pour l'élaboration de sa position commune sur la proposition de la Commission visant à modifier le règlement instituant l'Agence ferroviaire, le Conseil a pris comme point de départ le texte constituant la base de l'accord intervenu en première lecture entre le Conseil et le Parlement sur la directive relative à l'interopérabilité ferroviaire, ainsi que sa position commune sur la proposition modifiant la directive relative à la sécurité ferroviaire. Il a en outre apporté quelques modifications à la proposition de la Commission en vue d'assurer une meilleure utilisation de la compétence technique de l'agence.

Classification des règles nationales : le Conseil restructure dans une large mesure la proposition de la Commission, mais il conserve dans l'ensemble les dispositions importantes proposées. À cet égard, le Conseil maintient la disposition essentielle relative à la classification de toutes les règles nationales concernant les autorisations de mise en service des véhicules ferroviaires. L'Agence ferroviaire européenne est chargée d'établir et de mettre régulièrement à jour un document de référence permettant de comparer les règles nationales techniques et de

sécurité. Ce document permettra d'identifier progressivement les règles nationales qui doivent être considérées comme équivalentes et qui, par conséquent, ne peuvent servir de base à d'autres contrôles.

Le Conseil approuve l'amendement du Parlement qui a pour objectif de réduire les règles nationales relatives aux autorisations de mise en service des véhicules ferroviaires lorsque ces règles sont équivalentes entre les États membres. Il estime toutefois plus efficace de demander à l'agence de présenter une mise à jour régulière du document de référence que d'arrêter - comme le propose le Parlement - une seule date fixe (le 1er janvier 2010) avant laquelle elle doit proposer des solutions. En outre, le Conseil juge préférable de confier à l'agence une mission d'ordre général consistant à préparer un document de référence plutôt que de lui demander - comme le suggère le Parlement - d'accorder la priorité aux règles nationales concernant les différences existant entre les États membres en termes de marge de sécurité applicable aux infrastructures et au matériel roulant.

En prenant pour base la proposition de la Commission, le Conseil introduit plusieurs modifications:

- le Conseil est convenu de faire une meilleure utilisation des compétences de l'agence : 1°) celle-ci peut être appelée à émettre des avis techniques lorsqu'une agence nationale de sécurité rend une décision négative, de même qu'elle peut être sollicitée pour émettre un avis sur l'équivalence des règles nationales au regard des paramètres techniques établis dans la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire ; 2°) l'agence peut être invitée à rendre un avis sur des modifications à apporter d'urgence aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ;
- selon la position commune, l'agence est chargée de préparer - dans un délai de six mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive relative à l'interopérabilité ferroviaire - un rapport comprenant, si nécessaire, des recommandations sur la mise en oeuvre du système de certification volontaire de maintenance, conformément à la directive relative à la sécurité ferroviaire. La position commune indique par ailleurs que ces recommandations doivent être compatibles avec les rôles et les compétences des entreprises ferroviaires et des entités responsables de la maintenance définis dans la directive relative à la sécurité ferroviaire. Elle simplifie dans le même temps la procédure de certification des entreprises ferroviaires en matière de sécurité et évite la charge administrative liée à des contrôles, inspections et/ou audits redondants. Le Conseil ne peut adhérer à la proposition du Parlement préconisant un système de certification obligatoire ;
- le Conseil établit la liste de toutes les tâches de l'agence définies dans la directive 2007/59/CE dite « conducteurs de trains ». Dans cette liste, le Conseil distingue, d'une part, les tâches à l'égard des conducteurs de trains et, d'autre part, les tâches à l'égard des autres membres du personnel de bord effectuant des tâches déterminantes pour la sécurité. 1°) En ce qui concerne les conducteurs de trains, la liste comprend des tâches telles que la préparation d'un projet de modèle communautaire pour la licence des conducteurs et la garantie de l'interopérabilité des registres de ces licences. 2°) Pour ce qui est des autres membres du personnel de bord effectuant des tâches déterminantes pour la sécurité, l'agence doit présenter un rapport établissant leur profil et leurs tâches. 3°) Enfin, en ce qui concerne le personnel qui contribue à l'exploitation et à la maintenance du système ferroviaire, mais qui n'appartient pas à l'une ou l'autre des catégories susmentionnées, l'agence est chargée de formuler des recommandations proposant des critères communs pour la définition des compétences professionnelles et l'évaluation du personnel ;
- la disposition de la position commune ayant trait aux registres indique que l'agence doit établir des spécifications communes pour le nouveau registre des types de véhicules autorisés, ainsi que pour le registre de l'infrastructure, et qu'elle doit établir et tenir un registre des types de véhicules. Le Parlement fait la même proposition concernant l'établissement et la tenue d'un registre européen des types de véhicules. En outre, le Conseil élabore dans un article distinct les règles relatives à l'accessibilité des documents et des registres ;
- le Conseil fixe les conditions auxquelles la Commission peut demander une aide à l'agence quant à la mise en œuvre du cadre législatif de la Communauté relatif à l'interopérabilité et à la sécurité ferroviaires ;
- la position commune reprend l'amendement du Parlement qui prévoit davantage de possibilités pour proroger les contrats de travail du personnel en vue d'assurer la continuité de ses activités. Toutefois, le Conseil limite ce régime plus souple aux dix premières années d'activité ;
- d'autres modifications ont été introduites dans la position commune. Ainsi le Conseil ; i) prévoit que les représentants appelés à participer aux groupes de travail de l'agence pourront (selon le sujet traité) être désignés par d'autres autorités nationales compétentes que les agences nationales de sécurité ; ii) souscrit à l'objectif de la Commission visant à disposer, dans l'ensemble de la Communauté, d'organismes notifiés fonctionnant sur la base des mêmes critères; iii) convient avec la Commission que l'agence devrait participer à l'évaluation de certaines demandes de financement communautaire, dans le but d'en vérifier le caractère « interopérable » (le délai dont dispose l'agence pour donner une réponse est toutefois limité à deux mois au maximum); iv) s'aligne sur la proposition de la Commission selon laquelle les tâches de l'agence concernant le système ERTMS doivent être indiquées dans le règlement.

A noter que le Conseil n'est pas en mesure d'accepter :

- l'amendement concernant les groupes de travail de l'agence ;
- l'amendement confiant à l'agence, à partir de 2015, la tâche d'octroyer des autorisations pour la mise en service des véhicules ferroviaires conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité. A la suite du compromis obtenu dans le cadre de la directive relative à l'interopérabilité ferroviaire, le Conseil et le Parlement ont élaboré une procédure destinée aux autorités nationales de sécurité dans le cadre de l'autorisation de mise en service des véhicules, introduisant ainsi le principe de reconnaissance mutuelle de ces autorisations. En outre, la Commission a été invitée à établir un rapport sur l'efficacité de cette nouvelle procédure et sur les futures possibilités de coopération entre l'Agence ferroviaire et les agences nationales de sécurité ;
- les amendements relatifs aux avis techniques émis par l'agence. Le Conseil rejette la possibilité de voir des particuliers s'adresser directement à l'agence pour obtenir un avis technique, comme le propose le Parlement. Le Conseil a marqué son accord sur une disposition exigeant que l'agence mette en place une procédure lui permettant de gérer les demandes de modification des spécifications de l'ERTMS.

Agence ferroviaire européenne: nouvelles tâches

La Commission rappelle que les trois institutions ont tenté de faciliter l'obtention d'un accord rapide en première lecture sur ce dossier. Néanmoins, ceci n'a pu être possible en raison des demandes du Parlement européen ayant trait principalement au rôle à jouer par l'Agence par rapport aux autorités nationales de sécurité. En outre, la position commune du Conseil intègre déjà une partie des amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture et assure la cohérence nécessaire avec la refonte des directives relatives à l'interopérabilité ferroviaire, qui a fait l'objet d'un accord en première lecture.

Amendements du Parlement européen acceptés par la Commission et incorporés en totalité ou en partie dans la position commune :

- 4 amendements acceptés par la Commission ont été repris dans la position commune, en particulier celui concernant le registre européen des types de véhicules autorisés, en ligne avec l'accord en première lecture sur la proposition de refonte des directives relatives à l'interopérabilité ferroviaire. S'agissant de l'amendement relatif au personnel de l'Agence, la Commission estime que le principe de l'extension des contrats d'agents temporaires recrutés par l'Agence ferroviaire permet de garantir la continuité du service. Toutefois, ce principe devrait être prévu uniquement pour les dix premières années d'activité de l'Agence ferroviaire car vers 2010 la majorité des contrats actuels seront arrivés à échéance.

Amendements du Parlement européen rejetés par la Commission et non incorporés en totalité ou en partie dans la position commune :

- l'amendement concernant les groupes de travail de l'agence : cet amendement préjuge de la possibilité pour le Directeur exécutif de mettre en place tout groupe de travail qu'il estimerait nécessaire pour remplir sa mission ;
- l'amendement confiant à l'agence, à partir de 2015, la tâche d'octroyer des autorisations pour la mise en service des véhicules ferroviaires conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité : il est rappelé que dans le cadre des négociations ayant abouti à un accord en première lecture sur la proposition de refonte des directives relatives à l'interopérabilité ferroviaire, les trois institutions se sont accordées sur un amendement prévoyant un rapport à effectuer par la Commission sur les modes de coopération possibles entre les autorités nationales de sécurité et l'Agence ;
- les amendements relatifs aux avis techniques émis par l'agence : la Commission estime qu'il est prématuré de demander à l'Agence ferroviaire de fournir un avis technique sur une décision négative prise par l'autorité de sécurité pour ce qui concerne l'octroi d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité.

En conclusion, la Commission estime que la position commune contribue aux objectifs essentiels et à la philosophie de sa proposition, et qu'elle peut donc la soutenir.

Agence ferroviaire européenne: nouvelles tâches

En adoptant la recommandation contenue dans le rapport de M ; Paolo COSTA (ALDE, IT), la commission des transports et du tourisme a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne (règlement de l'Agence).

Les députés ont rétabli certains amendements de 1^{ère} lecture qui n'ont pas été repris dans la position commune, en particulier en ce qui concerne les compétences de l'Agence.

Les principaux amendements sont les suivants :

Autorisations de mise en service des véhicules conformes aux STI : à partir de 2015, l'Agence sera chargée, en collaboration avec les autorités de sécurité nationales, de délivrer les autorisations de mise en service des véhicules conformes aux STI.

Certification des entités chargées de l'entretien : dans un délai: d'un an pour les wagons et de deux ans pour les autres véhicules, à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement, l'Agence évaluera la relation entre détenteurs de véhicules, entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure dans le cadre du système de certification d'entretien, conformément à l'article 14 de la directive sur la sécurité ferroviaire. Dans le même délai, l'Agence devra envoyer à la Commission un rapport comprenant, si nécessaire, des recommandations sur la mise en œuvre du système de certification obligatoire (plutôt que volontaire) d'entretien. Les députés ont étendu la liste des aspects sur lesquels doivent porter l'évaluation et les recommandations de l'Agence.

Dans les trois ans suivant l'adoption par la Commission du système obligatoire de certification d'entretien visé à la directive sur la sécurité ferroviaire, l'Agence adressera à la Commission un rapport évaluant la mise en œuvre de ce système et tenant compte de ces aspects.

ERTMS : à compter du 1^{er} janvier 2010, l'Agence supervisera, en coopération avec les organismes notifiés et les autorités nationales de sécurité, l'application des procédures de vérification « CE » et de mise en service de l'ERTMS dans le cadre de projets spécifiques, et autorisera la mise en œuvre et le recours à ces procédures, notamment afin d'évaluer la compatibilité technique entre infrastructures et matériel roulant équipés par des constructeurs différents. Le cas échéant, l'Agence recommandera à la Commission les mesures appropriées.

En sa qualité d' « autorité centrale », l'Agence se doit de veiller à l'interopérabilité et à la compatibilité de toutes des versions d'ERTMS. Sur la base du rapport établi par l'Agence, la Commission estimera les coûts et les avantages d'un modèle unique de matériel de laboratoire, d'une voie unique de référence et d'un organisme unique de certification au niveau communautaire. La Commission pourra présenter ses conclusions au Parlement et au Conseil et, le cas échéant, présenter, dans les dix ans, une proposition législative visant à améliorer le système de certification de l'ERTMS.

Agence ferroviaire européenne: nouvelles tâches

Le Parlement européen a adopté par 649 voix pour, 23 voix contre et 4 abstentions, une résolution législative modifiant la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne (règlement de l'Agence).

La recommandation pour la 2^{ème} lecture avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par M. Paolo COSTA (ALDE IT), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements - adoptés en 2^{ème} lecture de la procédure de codécision - sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil :

Certification des entités chargées de l'entretien : 18 mois après la date d'entrée en vigueur du règlement, l'Agence enverra à la Commission une recommandation en vue de la mise en œuvre du système de certification des entités chargées de l'entretien, conformément à la directive sur la sécurité ferroviaire. L'évaluation et la recommandation de l'Agence porteront, entre autres, sur les aspects suivants : le contenu et les

caractéristiques d'un système de certification adapté à l'entretien des wagons ; le type d'organismes compétents pour émettre une certification et les exigences à imposer à ces organismes ; le format et la validité des certificats à délivrer aux entités chargées de l'entretien. Dans un délai de trois ans à compter de l'adoption par la Commission du système de certification d'entretien visé à la directive sur la sécurité ferroviaire, l'Agence adressera à la Commission un rapport évaluant la mise en œuvre de ce système. Dans le même délai, l'Agence adressera également à la Commission une recommandation afin de définir le contenu et les spécifications d'un système de certification analogue pour les entités chargées de l'entretien d'autres véhicules, tels que locomotives, voitures particulières, rames diesel et rames électriques. L'Agence analysera les mesures alternatives arrêtées conformément à la directive sur la sécurité ferroviaire dans le contexte de son rapport sur les résultats en matière de sécurité.

ERTMS : l'Agence, en coordination avec la Commission, accomplira les tâches en vue de garantir un développement cohérent de l'ERTMS et contribuer à la conformité de l'équipement ERTMS, tel que mis en œuvre dans les États membres, avec les spécifications en vigueur. L'Agence ne recommandera l'adoption d'une nouvelle version que si la version précédente a été déployée à concurrence d'un taux suffisant. L'élaboration de nouvelles versions ne pourra porter préjudice au taux de déploiement de l'ERTMS, ni à la stabilité des spécifications nécessaire à l'optimisation de la production de l'équipement ERTMS, ni au retour sur investissement des entreprises ferroviaires, ni à la planification efficace du déploiement de l'ERTMS.

Conformément à la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, l'Agence veillera à ce que les versions successives de l'équipement ERTMS soient rétrospectivement compatibles, à partir de la version adoptée par la Commission le 23 avril 2008. En ce qui concerne les équipements ERTMS qui ont été mis en service avant le 23 avril 2008 ou dont l'installation ou la mise à jour étaient à un stade de déploiement avancé à cette date, l'Agence préparera un rapport d'évaluation qui identifiera: i) les coûts additionnels devant être supportés par ceux qui ont mis en œuvre précocement le système suite à l'introduction de la version adoptée par la Commission le 23 avril 2008; ii) tous les mécanismes possibles, y compris financiers, visant à encourager le passage des versions précédentes vers la version adoptée par la Commission le 23 avril 2008.

L'Agence créera et présidera un groupe de travail ad hoc d'organismes notifiés en vue de s'assurer que les procédures de vérification CE effectuées par des organismes notifiés dans le contexte de projets de l'ERTMS spécifiques sont appliquées de façon cohérente. Par ailleurs, l'Agence coopèrera avec les autorités nationales de sécurité en vue de s'assurer que les procédures d'autorisation de mise en service sont appliquées de façon cohérente. Si l'Agence estime qu'il y a un risque de manque de compatibilité technique et opérationnelle entre les réseaux et les véhicules dotés d'équipements soumis à ces procédures, elle devra informer la Commission, qui prendra les mesures appropriées.

Si des incompatibilités techniques apparaissent entre les réseaux et les véhicules dans le cadre de projets de l'ERTMS spécifiques, les organismes notifiés et les autorités nationales de sécurité devront veiller à ce que l'Agence puisse obtenir toute information sur les procédures appliquées en matière de vérification "CE" et de mise en service ainsi que sur les conditions d'exploitation.

L'Agence évaluera la procédure de certification de l'équipement ERTMS en adressant à la Commission, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du règlement modificatif, un rapport recommandant, s'il y a lieu, des améliorations à apporter.

Sur la base du rapport de l'Agence, la Commission estimera les coûts et les avantages de l'utilisation d'un matériel de laboratoire unique, d'une voie unique de référence et/ou d'un organisme unique de certification au niveau communautaire. Cet organisme de certification devra satisfaire aux critères fixés à l'annexe VIII de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire. La Commission pourra présenter un rapport et, s'il y a lieu, une proposition législative visant à améliorer le système de certification de l'ERTMS.

Agence ferroviaire européenne: nouvelles tâches

Après plusieurs mois de négociations sous présidence slovène, une solution pour parvenir à un accord a vu le jour lors du trilogue informel du 24 juin 2008. Cet accord porte essentiellement sur les tâches de l'Agence en matière d'ERTMS (European Rail Traffic Management system).

La Commission peut accepter l'amendement de compromis adopté par le Parlement européen au terme de la 2^{ème} lecture.

Agence ferroviaire européenne: nouvelles tâches

OBJECTIF : adapter le cadre législatif de l'Agence ferroviaire européenne aux nouvelles tâches qui découlent des modifications apportées à la directive sur la sécurité ferroviaire et à la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 1335/2008 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne.

CONTENU : le Conseil a adopté un règlement modifiant le règlement instituant une Agence ferroviaire européenne en approuvant les amendements du Parlement européen en deuxième lecture.

Les mesures consistent à modifier le règlement ayant institué l'agence ferroviaire européenne afin d'y inclure de nouvelles tâches dans le but de faciliter la libre circulation des trains. L'agence contribuera ainsi à augmenter l'acceptation croisée des autorisations des véhicules ferroviaires entre les États membres.

Le règlement modifié précise plusieurs tâches sur la base de l'expérience acquise suite à la mise en place de l'Agence, notamment dans le cadre de la mise en place du système ERTMS (European Rail Traffic Management system) et des registres du matériel roulant. Ces nouvelles tâches consistent notamment à :

- a) développer un document de référence permettant de mettre en correspondance toutes les règles nationales appliquées par les États membres dans le domaine de la mise en service de matériel roulant ;
- b) organiser les travaux du réseau des autorités nationales de sécurité afin de réduire progressivement la quantité de règles nationales imposées par chaque État et identifier celles qui peuvent être considérées comme équivalentes ;
- c) produire des avis techniques sur demande des autorités nationales de sécurité ou de la Commission.

Le Parlement et le Conseil ont introduit les modifications suivantes :

- l'agence peut émettre des avis techniques lorsqu'une agence nationale de sécurité rend une décision négative ou émettre un avis sur l'équivalence des règles nationales au regard des paramètres techniques établis dans la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire. L'agence peut également être invitée à rendre un avis sur des modifications à apporter d'urgence aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI);
- l'agence est chargée de préparer un rapport présentant, le cas échéant, des recommandations concernant la mise en ?uvre du système de certification volontaire de maintenance prévu dans la directive sur la sécurité ferroviaire;
- les tâches et compétences de l'agence à l'égard des conducteurs de train, des autres membres du personnel de bord effectuant des tâches liées à la sécurité et des membres du personnel s'occupant du fonctionnement et de la maintenance du système ferroviaire sont indiquées expressément ;
- les dispositions relatives aux registres ont été adaptées à la lumière des modifications apportées à la directive sur la sécurité ferroviaire et à la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, et les conditions d'accessibilité des documents et des registres sont précisées;
- les conditions auxquelles la Commission peut demander une aide à l'agence quant à la mise en ?uvre du cadre législatif de la Communauté relatif à l'interopérabilité et à la sécurité sont expressément indiquées.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 01/01/2009.