








Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2013/0015(COD) codécision) Directive</p>	Procédure terminée
<p>Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Refonte. 4ème paquet ferroviaire</p> <p>Abrogation Directive 2008/57/EC 2006/0273(COD) Voir aussi 2013/0013(COD) Voir aussi 2013/0014(COD) Voir aussi 2013/0016(COD) Voir aussi 2013/0028(COD) Voir aussi 2013/0029(COD) Modification 2020/0071(COD)</p> <p>Sujet 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p> BILBAO BARANDICA Izaskun</p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> DE GRANDES PASCUAL Luis</p> <p> AYALA SENDER Inés</p> <p> ZILE Roberts</p> <p> CRAMER Michael</p> <p> PAKSAS Rolandas</p>	16/07/2014
	<p>Commission au fond précédente</p> <p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p>ALDE BILBAO BARANDICA Izaskun</p>	14/03/2013
	<p>Commission pour avis précédente</p> <p>ITRE Industrie, recherche et énergie</p> <p>IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs</p> <p>REGI Développement régional</p>	<p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p> <p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p>	
		PPE SANCHEZ-SCHMID	19/02/2013

	JURI Affaires juridiques		20/02/2013
		EFD SPERONI Francesco Enrico	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	3436	14/12/2015
	Transports, télécommunications et énergie	3318	05/06/2014
	Transports, télécommunications et énergie	3243	06/06/2013
	Transports, télécommunications et énergie	3229	11/03/2013
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	BULC Violeta	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés

07/02/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/03/2013	Débat au Conseil	3229	Résumé
06/06/2013	Débat au Conseil	3243	Résumé
17/12/2013	Vote en commission, 1ère lecture		
16/01/2014	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0033/2014	Résumé
25/02/2014	Débat en plénière		
26/02/2014	Résultat du vote au parlement		
26/02/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0149/2014	Résumé
13/10/2014	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
10/11/2015	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE615.256	
10/11/2015	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	GEDA/A/(2017)009240	
04/02/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
15/03/2016	Vote en commission, 2ème lecture		
28/04/2016	Débat en plénière		
28/04/2016	Décision du Parlement, 2ème lecture	T8-0144/2016	Résumé
11/05/2016	Signature de l'acte final		
11/05/2016	Fin de la procédure au Parlement		
26/05/2016	Publication de l'acte final au Journal		

Informations techniques	
Référence de procédure	2013/0015(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Directive
	Abrogation Directive 2008/57/EC 2006/0273(COD) Voir aussi 2013/0013(COD) Voir aussi 2013/0014(COD) Voir aussi 2013/0016(COD) Voir aussi 2013/0028(COD) Voir aussi 2013/0029(COD) Modification 2020/0071(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 170; Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 171; Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/00565

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2013)0030	30/01/2013	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2013)0008	30/01/2013	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2013)0009	30/01/2013	EC	
Projet de rapport de la commission		PE513.305	18/06/2013	EP	
Amendements déposés en commission		PE519.531	20/09/2013	EP	
Amendements déposés en commission		PE519.503	01/10/2013	EP	
Comité des régions: avis		CDR0027/2013	08/10/2013	CofR	
Avis de la commission	REGI	PE514.700	16/10/2013	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0033/2014	16/01/2014	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0149/2014	26/02/2014	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2014)446	20/05/2014	EC	
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2017)009240	30/06/2015	CSL	
Déclaration du Conseil sur sa position		14525/1/2015	01/12/2015	CSL	
Position du Conseil		10579/1/2015	15/12/2015	CSL	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE575.344	25/01/2016	EP	

Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2016)0035	26/01/2016	EC	Résumé
Amendements déposés en commission	PE577.062	22/02/2016	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A8-0071/2016	31/03/2016	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T8-0144/2016	28/04/2016	EP	Résumé
Projet d'acte final	00011/2016/LEX	11/05/2016	CSL	
Document de suivi	COM(2018)0623	13/09/2018	EC	Résumé

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Directive 2016/797](#)
[JO L 138 26.05.2016, p. 0044](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

Actes délégués

2017/2734(DEA)	Examen d'un acte délégué
--------------------------------	--------------------------

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

OBJECTIF : améliorer l'efficacité et la compétitivité de l'espace ferroviaire unique européen dans le domaine de l'interopérabilité (quatrième paquet ferroviaire).

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil (refonte de la directive 2008/57/CE modifiée sur l'interopérabilité).

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement statue conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : ces dix dernières années, le marché ferroviaire de l'UE a été profondément modifié par l'introduction de trois paquets législatifs sur les chemins de fer destinés à ouvrir les marchés nationaux et à accroître la compétitivité et l'interopérabilité des chemins de fer au niveau de l'UE, tout en conservant un niveau élevé de sécurité. Cependant, la part du rail dans le transport à l'intérieur de l'UE reste modeste. C'est pourquoi la Commission propose un quatrième paquet ferroviaire pour améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en éliminant les obstacles qui subsistent sur le marché.

La présente proposition de directive, avec la [proposition de refonte de la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire](#), fait partie de ce quatrième paquet, qui vise à éliminer les barrières administratives et techniques existantes, notamment :

- en mettant sur pied une approche commune en matière de règles de sécurité et d'interopérabilité visant à augmenter les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires actives dans l'UE,
- en diminuant les coûts administratifs,
- en accélérant les procédures administratives et en évitant les discriminations déguisées,
- en s'appuyant sur une [Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer](#).

Plusieurs leçons ont été tirées des travaux de développement des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et de l'application des directives sur l'interopérabilité à certains projets. En outre, le contexte législatif concernant la mise sur le marché de produits a évolué ces dernières années, de sorte que la législation sur l'interopérabilité nécessite une mise à jour.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission a effectué une [analyse d'impact](#). Dans le cadre de ce processus, il a été demandé à un consultant externe de préparer une étude et de réaliser une consultation ciblée des parties intéressées.

BASE JURIDIQUE : article 91 paragraphe 1, article 170 et article 171 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la Commission entend proposer un certain nombre de modifications à la directive 2008/57/CE, que l'on peut résumer comme suit :

- en ce qui concerne le champ d'application, l'interopérabilité des systèmes locaux, urbains et suburbains est réputée prise en compte

- adéquatement dans le domaine volontaire et ne doit pas être couverte par la directive ;
- plusieurs définitions ont été reformulées ou ajoutées ;
- les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) doivent comprendre de nouvelles dispositions afin de couvrir les sous-systèmes existants et de permettre aux entreprises ferroviaires de vérifier la compatibilité entre les véhicules et les lignes sur lesquelles ces véhicules sont destinés à être exploités ;
- utilisation des avis de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans l'attente de la modification des STI, lorsque des insuffisances sont décelées, est clarifiée ;
- les cas de non-application éventuelle des STI ont été réduits ;
- le rôle des règles nationales, les cas dans lesquels des règles nationales peuvent être introduites, ainsi que les procédures de retrait et de publication sont clarifiées, de même que les circonstances nécessitant une nouvelle déclaration CE de vérification ;
- la mise sur le marché de sous-systèmes mobiles pourrait être effectuée tant par les entreprises ferroviaires que par les fabricants ;
- une nouvelle disposition introduit la notion d'autorisation de mise sur le marché du véhicule. Cette autorisation, délivrée par l'Agence, contiendra toutes les informations dont l'entreprise ferroviaire aura ensuite besoin pour mettre le véhicule en service commercial. Une déclaration complémentaire facilitera, le cas échéant, la tâche de l'entreprise ferroviaire pour la mise en service du véhicule ;
- le rôle que jouent les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure dans la vérification de la compatibilité technique du véhicule avec la ligne est précisé ;
- deux nouveaux articles relatifs aux organismes d'évaluation de la conformité remplacent les dispositions actuelles pour inclure les dispositions du nouveau cadre législatif pour la mise sur le marché de produits tel que défini dans la décision 768/2008/CE ;
- les articles sur le numéro européen de véhicule (NEV) et les registres ont été mis à jour ;
- du fait de l'adoption du traité de Lisbonne, un certain nombre d'annexes de la directive 2008/57/CE sont transformées en actes d'exécution à adopter par la Commission.

Il faut noter que le quatrième paquet ferroviaire comprend également : i) [une proposition de modification du règlement \(CE\) n° 1370/2007](#) en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer ; ii) [une proposition de modification de la directive 2012/34/UE](#) établissant un espace ferroviaire unique européen.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'Azkarra BILBAO BARANDICA (ADLE, ES) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte).

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Objet et champ d'application : l'amendement proposé préserve le texte en vigueur, qui permet aux États membres d'exclure le rail urbain. Seraient exclus du champ d'application : les tram-trains, les infrastructures ferroviaires privées, ainsi que les infrastructures et les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique.

Renforcement du rôle de l'Agence ferroviaire européenne : les députés estiment que l'Agence devrait se voir attribuer le rôle de gardienne de la vision globale du système pour le système ferroviaire, afin de garantir la sécurité et l'interopérabilité.

Exigences essentielles : pour veiller à ce que tous les citoyens de l'Union bénéficient des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, les États membres devraient veiller à ce que le système ferroviaire soit accessible à tous.

Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) : les STI devraient spécifier les procédures de vérification de la compatibilité entre les véhicules et le réseau avant le début de toute nouvelle exploitation.

Une fois que la construction d'un sous-système donné a commencé conformément à une STI donnée, l'autorisation de le mettre sur le marché devrait être accordée conformément à la STI en vigueur au moment de l'octroi des permis de construction. Chaque STI devrait inclure la liste des pièces détachées à standardiser afin d'obtenir la création d'un marché interne des équipements ferroviaires.

La Commission introduit la possibilité de définir des délais de mise en œuvre de la STI. Les députés ont préconisé de fixer ce calendrier de mise en œuvre, l'évaluation qui prend en considération les coûts et les avantages estimés de sa mise en œuvre ainsi que ses conséquences escomptées pour tous les opérateurs et agents économiques concernés.

L'élaboration, l'adoption et la révision des STI devraient prendre en compte l'avis des partenaires sociaux représentatifs dans tous les États membres et dans toute autre STI qui concerne directement ou indirectement le personnel en question.

Constituants d'interopérabilité : un amendement vise à réduire au maximum les conditions supplémentaires que doivent remplir les constituants qui sont déjà reconnus pour un domaine d'application. Il précise qu'il est impossible qu'un État puisse entraver l'autorisation de mise en service si ce domaine se trouve sur son territoire.

Règles nationales : l'État membre devrait justifier la nécessité d'une règle nationale spécifique (qu'elle existe ou qu'elle soit nouvelle); cette preuve serait fournie lors de la communication de la règle. Si l'Agence considère que cette justification est acceptable, la règle pourrait être notifiée et publiée; dans le cas contraire, elle devrait être modifiée ou retirée par l'État membre.

Déclaration «CE» de vérification : les députés jugent essentiel que les interfaces soient également couvertes, comme c'est le cas dans la directive actuellement en vigueur.

Mise en service d'installations fixes : l'Agence devrait autoriser le système européen de surveillance du trafic ferroviaire (ERTMS) en coopérant avec les agences nationales de sécurité. Avant toute autorisation de l'ERTMS par l'Agence, il incomberait à l'autorité nationale de sécurité de vérifier la compatibilité opérationnelle avec les réseaux nationaux. L'Agence veillerait à l'application uniforme de l'ERTMS dans l'Union.

Autorisation de mise sur le marché du véhicule : les députés ont proposé une seule opération de réception par type. L'Agence et les autorités nationales de sécurité devraient donner des informations détaillées sur les modalités d'obtention de l'autorisation par type de véhicule.

Enregistrement des véhicules autorisés : un véhicule pour lequel une autorisation a été délivrée devrait, avant sa première utilisation, être enregistré à la demande du détenteur.

Registre européen des véhicules : le texte amendé prévoit que l'Agence devrait tenir un registre public des véhicules mis en service dans l'Union.

Pour chaque véhicule, le registre devrait contenir au moins les informations suivantes: i) le numéro européen de véhicule (NEV); ii) les références de la déclaration "CE" de vérification et de l'entité l'ayant délivrée; iii) les références du registre européen des types de véhicules autorisés ; iv) l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur; v) les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule; vi) l'entité chargée de l'entretien.

Les registres nationaux des véhicules seraient incorporés au registre européen des véhicules au terme de la période de transition.

Régime transitoire : pendant quatre ans après l'entrée en vigueur de la directive, les autorisations de véhicule seraient délivrées par l'Agence. Lors de cette période de transition, une autorisation de véhicule pourrait être délivrée par l'Agence ou par l'autorité nationale de sécurité compétente, selon le choix du demandeur.

Le délai de transposition et d'entrée en vigueur a été ramené de deux ans à un an.

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

Le Parlement européen a adopté par 601 voix pour, 68 contre et 8 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte).

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

Favoriser l'interopérabilité : le Parlement a souligné la nécessité de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, y compris pour les passagers handicapés, pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, ainsi que d'atteindre l'objectif de la cohésion territoriale.

Le texte amendé indique que la poursuite de cet objectif implique nécessairement la définition d'un niveau optimal d'harmonisation technique, permettant de contribuer à la création progressive du marché intérieur des équipements et des services pour la construction, le renouvellement, le réaménagement et l'exploitation du système ferroviaire au sein de l'Union.

Champ d'application : l'amendement proposé préserve le texte en vigueur, qui permet aux États membres d'exclure le rail urbain. Seraient exclus du champ d'application : les tram-trains, les infrastructures ferroviaires privées, ainsi que les infrastructures et les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique.

Renforcement du rôle de l'Agence ferroviaire européenne : les députés ont suggéré que l'Agence se voie attribuer le rôle de gardienne de la vision globale du système pour le système ferroviaire, afin de garantir la sécurité et l'interopérabilité.

Exigences essentielles : pour veiller à ce que tous les citoyens de l'Union bénéficient des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, les États membres devraient veiller à ce que le système ferroviaire soit accessible à tous.

Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) : les STI devraient spécifier les procédures de vérification de la compatibilité entre les véhicules et le réseau avant le début de toute nouvelle exploitation.

Une fois que la construction d'un sous-système donné a commencé conformément à une STI donnée, l'autorisation de le mettre sur le marché devrait être accordée conformément à la STI en vigueur au moment de l'octroi des permis de construction. Chaque STI devrait inclure la liste des pièces détachées à standardiser afin d'obtenir la création d'un marché interne des équipements ferroviaires.

La Commission introduit la possibilité de définir des délais de mise en œuvre de la STI. Les députés ont préconisé de fixer ce calendrier de mise en œuvre, l'évaluation qui prend en considération les coûts et les avantages estimés de sa mise en œuvre ainsi que ses conséquences escomptées pour tous les opérateurs et agents économiques concernés.

L'élaboration, l'adoption et la révision des STI devraient prendre en compte l'avis des partenaires sociaux représentatifs dans tous les États membres et dans toute autre STI qui concerne directement ou indirectement le personnel en question.

Constituants d'interopérabilité : un amendement vise à réduire au maximum les conditions supplémentaires que doivent remplir les constituants qui sont déjà reconnus pour un domaine d'application. Il précise qu'il est impossible qu'un État puisse entraver l'autorisation de mise en service si ce domaine se trouve sur son territoire.

Règles nationales : l'État membre devrait justifier la nécessité d'une règle nationale spécifique (qu'elle existe ou qu'elle soit nouvelle); cette preuve serait fournie lors de la communication de la règle. Si l'Agence considère que cette justification est acceptable, la règle pourrait être notifiée et publiée; dans le cas contraire, elle devrait être modifiée ou retirée par l'État membre.

La Commission devrait établir, par voie d'actes d'exécution, la classification des règles nationales notifiées en différents groupes afin de faciliter l'acceptation croisée dans les divers États membres. L'Agence classerait, conformément à ces actes d'exécution, les règles nationales notifiées et publierait le registre correspondant.

Déclaration «CE» de vérification : les députés ont jugé essentiel que les interfaces soient également couvertes, comme c'est le cas dans la directive actuellement en vigueur.

Mise en service d'installations fixes : il est proposé que chaque autorité nationale de sécurité autorise également la mise en service des

sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol qui ne sont pas des installations ERTMS situés ou exploités sur le territoire de son État membre. Les autorités nationales de sécurité devraient tenir compte de l'avis de l'Agence lorsque des corridors ou des tronçons transfrontaliers du réseau R-TET sont concernés.

L'Agence devrait autoriser le système européen de surveillance du trafic ferroviaire (ERTMS) en coopérant avec les agences nationales de sécurité. Avant toute autorisation de l'ERTMS par l'Agence, il incomberait à l'autorité nationale de sécurité de vérifier la compatibilité opérationnelle avec les réseaux nationaux. L'Agence veillerait à l'application uniforme de l'ERTMS dans l'Union.

Autorisation de mise sur le marché du véhicule : les députés ont proposé une seule opération de réception par type. L'Agence et les autorités nationales de sécurité devraient donner des informations détaillées sur les modalités d'obtention de l'autorisation par type de véhicule.

L'Agence aurait la possibilité de conclure des accords de coopération avec les autorités nationales de sécurité.

Enregistrement des véhicules autorisés : un véhicule pour lequel une autorisation a été délivrée devrait, avant sa première utilisation, être enregistré à la demande du détenteur.

Registre européen des véhicules : le texte amendé prévoit que l'Agence devrait tenir un registre public des véhicules mis en service dans l'Union.

Pour chaque véhicule, le registre devrait contenir au moins les informations suivantes: i) le numéro européen de véhicule (NEV); ii) les références de la déclaration "CE" de vérification et de l'entité l'ayant délivrée; iii) les références du registre européen des types de véhicules autorisés ; iv) l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur; v) les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule; vi) l'entité chargée de l'entretien.

Les registres nationaux des véhicules seraient incorporés au registre européen des véhicules au terme de la période de transition.

Sanctions : la Commission serait habilitée à adopter des actes délégués pour établir un régime de sanctions en cas de non-respect des délais prévus par le règlement pour l'adoption de décisions par l'Agence. Elle devrait également définir un régime d'indemnisation dans les cas où la chambre de recours prévue dans le règlement de l'Agence statue en faveur d'un destinataire d'une décision de l'Agence.

Régime transitoire : pendant quatre ans après l'entrée en vigueur de la directive, les autorisations de véhicule seraient délivrées par l'Agence. Lors de cette période de transition, une autorisation de véhicule pourrait être délivrée par l'Agence ou par l'autorité nationale de sécurité compétente, selon le choix du demandeur.

Le délai de transposition et d'entrée en vigueur a été ramené de deux ans à un an.

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte).

La proposition fait partie du quatrième paquet ferroviaire, qui comprend six propositions législatives visant à lever les derniers obstacles à l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen. Elle vise à établir les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité au sein du système ferroviaire de l'Union afin :

- de définir un niveau optimal d'harmonisation technique,
- de permettre de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transports ferroviaires au sein de l'Union européenne et avec les pays tiers, et
- de contribuer au parachèvement de l'espace ferroviaire européen unique et la réalisation progressive du marché intérieur.

Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, et les qualifications professionnelles du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien, ainsi que les conditions de santé et de sécurité applicables audit personnel.

L'intention est d'augmenter l'efficacité de la procédure d'autorisation des véhicules, en encourageant la reconnaissance des autorisations d'interopérabilité dans toute l'Union et en rendant plus cohérents les cadres juridiques nationaux applicables aux aspects du marché intérieur ferroviaire qui ont trait à l'interopérabilité.

Les principaux éléments introduits par la position du Conseil sont les suivants :

Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule : la position du Conseil prévoit un système mixte d'autorisations en lien avec la délivrance des autorisations de mise sur le marché des véhicules, en fonction du domaine d'utilisation prévu. En vertu de cette approche, l'Agence ferroviaire européenne ferait office de guichet unique pour les véhicules destinés à des opérations transfrontalières, mais les autorités nationales de sécurité conserveraient un rôle important dans la réalisation des évaluations nécessaires à la délivrance de ces autorisations

Pour les véhicules destinés uniquement au trafic national, le demandeur pourrait choisir de présenter sa demande d'autorisation soit à l'Agence soit à l'autorité nationale de sécurité. Dans les deux cas, la procédure et les critères de décision resteraient identiques.

Responsabilité de l'Agence : le texte du Conseil clarifie le fait que l'Agence serait entièrement responsable des autorisations de mise sur le marché des véhicules qu'elle délivre, y compris en ce qui concerne les responsabilités contractuelles et non contractuelles.

Procédure de recours et d'arbitrage : le texte du Conseil mentionne la possibilité pour le demandeur de saisir une juridiction nationale en cas de désaccord avec la mesure prise par l'autorité nationale de sécurité. Il prévoit également une procédure de recours en cas de désaccord entre l'autorité nationale de sécurité et l'Agence.

Autorisation de mise en service : le texte du Conseil prévoit que chaque autorité nationale de sécurité devrait autoriser la mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, y compris le système de signalisation européen ERTMS. Pour renforcer l'harmonisation de l'ERTMS au niveau de l'UE en assurant une plus grande interopérabilité dès le début de la procédure, il est prévu que l'Agence soit consultée avant tout appel d'offres concernant des équipements au sol ERTMS.

Coopération entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité : la position du Conseil prévoit la possibilité de conclure des accords de coopération entre l'Agence et une ou plusieurs autorités nationales de sécurité aux fins de la délivrance des autorisations pour des véhicules destinés à servir à des opérations transfrontalières.

Ces accords de coopération pourraient comporter des modalités de coopération spécifiques dans le cas de réseaux qui nécessitent une expertise spécifique pour des motifs géographiques ou historiques et/ou ont un écartement des voies qui est le même que celui de pays tiers voisins. Par conséquent, les États membres dont le réseau ferroviaire présente des caractéristiques spécifiques coopéreraient dans le processus d'autorisation sous l'égide de l'Agence.

Les accords de coopération pourraient aussi comporter des dispositions visant à faciliter l'élargissement du domaine d'utilisation aux trois États baltes dès lors qu'un véhicule a été autorisé dans l'un d'entre eux.

Notification des règles nationales : la position du Conseil vise à établir une procédure flexible pour les règles nationales en matière d'interopérabilité, qu'elles soient déjà en vigueur ou nouvelles. Elle clarifie les procédures qui devront être appliquées pour la notification des règles nationales en vigueur et nouvelles ainsi que pour l'évaluation que devra effectuer l'Agence (dans un délai de 8 mois au maximum). L'objectif est d'éviter que des règles nationales soient validées sans avoir été préalablement évaluées par l'Agence.

Registres des véhicules : chaque État membre devrait tenir un registre national des véhicules jusqu'à ce que le registre européen des véhicules soit opérationnel. La Commission devrait adopter une spécification pour un registre européen des véhicules qui intégrerait les registres nationaux des véhicules, en vue de créer un outil commun tout en permettant dans le même temps le maintien de fonctions supplémentaires correspondant aux besoins spécifiques des États membres. Le registre européen des véhicules devrait être opérationnel dans un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive.

Des dispositions définissent également les informations que devraient contenir le registre européen des véhicules et les registres nationaux des véhicules.

Période transitoire et délai de transposition : les États membres pourraient continuer d'appliquer les dispositions en vigueur de la directive 2008/57/CE durant une période de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive. Cette période pourrait être prolongée d'un an. Dans ce cas, les États membres devraient notifier la décision prise en ce sens à la Commission et à l'Agence et la motiver. La même procédure s'appliquerait aux autorisations préalables d'équipements ERTMS. Un mécanisme similaire de trois ans plus un s'appliquerait à la période transitoire.

Actes délégués/actes d'exécution : concernant les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) le Conseil a retenu une combinaison d'actes délégués et d'actes d'exécution. La Commission adopterait des actes délégués pour fixer les objectifs spécifiques des STI, puis des actes d'exécution pour mettre en œuvre ces objectifs spécifiques.

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

La Commission a présenté une communication sur la position du Conseil sur l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (Refonte).

La Commission estime que la position en première lecture adoptée par le Conseil Transports du 10 décembre 2015 approuve les principaux objectifs de la proposition de refonte de la directive sur l'interopérabilité (2008/57/CE) de la Commission consistant à instaurer une autorisation unique des véhicules.

La position du Conseil inclut de nouvelles dispositions liées à des cas particuliers et aux préoccupations de certains États membres : i) mise en service du sous-système de contrôle-commande et signalisation au sol, la mise en service de ce sous-système restant du ressort des autorités nationales de sécurité; ii) période de transition pour le chapitre V de la directive 2008/57/CE (mise sur le marché et mise en service) d'une durée de 3 ans au lieu des 2 ans proposés; et iii) les délais pour la mise en œuvre des spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

La Commission salue l'ajout, dans la position du Conseil:

- d'un guichet unique pour les autorisations de véhicule;
- d'une nouvelle disposition faisant obligation à l'Agence d'un nouveau registre européen des véhicules : cette constituerait une simplification par rapport à la situation actuelle de 26 registres nationaux des véhicules, et serait cohérente avec le nouveau rôle de l'Agence en ce qui concerne l'autorisation des véhicules.

La Commission regrette cependant:

- toutes les modifications introduites en relation avec les pouvoirs délégués et d'exécution, notamment le recours systématique à la clause «absence d'avis», qui est contraire à la lettre et à l'esprit de l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b), du règlement(UE) n° 182/2011 sur la comitologie ;
- la suppression de l'obligation, pour les États membres, de communiquer à la Commission des informations claires et précises sur la transposition des directives en droit national, pourtant reconnue par le Parlement européen, le Conseil et la Commission dans leur déclaration politique commune du 27 octobre 2011 sur les documents explicatifs.

Dans un esprit de compromis, la Commission accepte la position adoptée par le Conseil, permettant ainsi au Parlement européen d'adopter le texte définitif en deuxième lecture, avec les cinq autres propositions formant le quatrième paquet ferroviaire.

La Commission considère en effet que l'adoption simultanée des piliers commercial et technique maximiserait les bénéfices en termes de qualité du service, d'efficacité et de compétitivité du secteur ferroviaire.

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport dlzaskun BILBAO BARANDICA (ADLE, ES), relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (Refonte).

La position en première lecture du Conseil étant conforme à l'accord conclu lors des trilogues, la commission parlementaire a recommandé d'approuver la position du Conseil en première lecture sans amendements.

La commission compétente a également pris note de la déclaration de la Commission sur les documents explicatifs annexée au projet de résolution législative. Dans cette déclaration la Commission rappelle que le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont reconnu que l'information transmise par les États membres à la Commission concernant la transposition de directives dans le droit national doit être claire et précise, afin faciliter la tâche qui incombe à la Commission de superviser de la mise en œuvre du droit de l'Union. La Commission estime que, dans le cas d'espèce, des documents explicatifs auraient pu être utiles à cette fin. Elle déplore que le texte final ne contienne pas de dispositions allant dans ce sens.

Après des négociations informelles entre le Parlement et le Conseil, un accord a été dégagé qui permettra en particulier de :

- faire en sorte que les entreprises ne devront plus faire plusieurs demandes d'enregistrement. L'Agence ferroviaire européenne (AFE) autorisera les véhicules destinés aux opérations transfrontalières tandis que pour ceux qui ne sont employés que dans des transports nationaux, le demandeur pourra choisir, pour le traitement de sa demande, entre l'Agence et l'autorité nationale ;
- mettre en place un « guichet unique », qui constituera un point d'entrée unique pour toutes les demandes ce qui rendra les procédures faciles et transparentes ;
- instaurer des délais clairs pour les différentes étapes des procédures ;
- faire en sorte que les projets du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) soient interopérables ;
- réduire de manière significative le volume de règles nationales dans les domaines où une régulation harmonisée au niveau de l'UE a été mise en place.

L'AFE commencera à s'acquitter de sa tâche concernant les autorisations dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de la directive. Les États membres pourront maintenir le système actuel pendant une année supplémentaire à condition d'informer l'AFE et la Commission de leur décision en motivant celle-ci.

L'AFE et les autorités nationales de sécurité concluront également des accords de coopération qui permettront d'assurer la cohérence dans les cas où différentes demandes sont déposées en vue d'obtenir des autorisations ou des certificats similaires.

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

Le Parlement européen a adopté une résolution législative sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (Refonte).

Le Parlement a approuvé la position du Conseil en première lecture.

Il a également pris note d'une déclaration de la Commission sur les documents explicatifs annexée au projet de résolution législative. Dans cette déclaration la Commission rappelle que le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont reconnu que l'information transmise par les États membres à la Commission concernant la transposition de directives dans le droit national doit être claire et précise, afin faciliter la tâche qui incombe à la Commission de superviser de la mise en œuvre du droit de l'Union. La Commission estime que, dans le cas d'espèce, des documents explicatifs auraient pu être utiles à cette fin. Elle déplore que le texte final ne contienne pas de dispositions allant dans ce sens.

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

OBJECTIF : améliorer l'efficacité et la compétitivité de l'espace ferroviaire unique européen dans le domaine de l'interopérabilité (quatrième paquet ferroviaire).

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte).

CONTENU : la directive sur l'interopérabilité, avec la [directive](#) actualisée relative à la sécurité et le [règlement](#) sur l'Agence ferroviaire européenne (AFE) fait partie du volet technique du quatrième paquet ferroviaire. Elle consiste en une refonte de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil.

La nouvelle directive établit les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité au sein du système ferroviaire de l'Union afin de :

- définir un niveau optimal d'harmonisation technique,
- permettre de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transports ferroviaires au sein de l'Union européenne et
- contribuer au parachèvement de l'espace ferroviaire unique et la réalisation progressive du marché intérieur.

Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que les qualifications professionnelles du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien et les conditions de santé et de sécurité applicables audit personnel.

Les principaux éléments de la directive sont les suivants :

Champ d'application : la directive inclut une nouvelle disposition concernant les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) qui s'appliquera aux sous-systèmes existants. Elle établit les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux constituants d'interopérabilité, aux interfaces et aux procédures, et les conditions de compatibilité globale du système ferroviaire de l'Union requises pour réaliser son interopérabilité.

Elle ne s'appliquera pas : i) aux métros; ii) aux tramways et aux véhicules ferroviaires légers ni aux infrastructures exclusivement utilisées par ces véhicules; iii) aux réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire de l'Union et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageur.

Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule : la directive prévoit un système mixte d'autorisations en lien avec la délivrance des autorisations de mise sur le marché des véhicules, en fonction du domaine d'utilisation prévu.

En vertu de cette approche, l'Agence ferroviaire européenne (AFE) fera office de guichet unique pour les véhicules destinés à des opérations transfrontalières, mais les autorités nationales de sécurité conserveront un rôle important dans la réalisation des évaluations nécessaires à la délivrance de ces autorisations.

Pour les véhicules destinés uniquement au trafic national, le demandeur pourra choisir de présenter sa demande d'autorisation soit à l'Agence soit à l'autorité nationale de sécurité. Dans les deux cas, la procédure et les critères de décision seront identiques.

La directive prévoit que l'Agence sera entièrement responsable des autorisations de mise sur le marché des véhicules qu'elle délivre.

Autorisation de mise en service d'installations fixes : la directive prévoit que chaque autorité nationale de sécurité devra autoriser la mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, y compris le système de signalement européen ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire).

Afin d'assurer la mise en œuvre harmonisée de l'ERTMS et l'interopérabilité au niveau de l'Union, l'Agence vérifiera que les solutions techniques envisagées sont pleinement conformes aux STI concernées avant tout appel d'offres concernant des équipements au sol ERTMS.

Coopération entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité : la directive prévoit la possibilité de conclure des accords de coopération entre l'Agence et une ou plusieurs autorités nationales de sécurité aux fins de la délivrance des autorisations pour des véhicules destinés à servir à des opérations transfrontalières.

Registres des véhicules : chaque État membre devra tenir un registre national des véhicules jusqu'à ce que le registre européen des véhicules soit opérationnel.

La Commission adoptera, par voie d'actes d'exécution, au plus tard le 16 juin 2018, les spécifications techniques et fonctionnelles pour le registre européen des véhicules destiné à intégrer les registres nationaux des véhicules, en vue d'assurer que tous les utilisateurs disposent d'une interface harmonisée pour l'enregistrement des véhicules et la gestion des données.

Le registre européen des véhicules devra être opérationnel au plus tard le 16 juin 2021.

Période transitoire : les véhicules qui doivent être autorisés entre le 15 juin 2016 et le 16 juin 2019 resteront soumis aux dispositions du chapitre V de la directive 2008/57/CE.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15.6.2016.

TRANSPOSITION : au plus tard le 16.6.2019. Ce délai pourra être prolongé d'un an. Dans ce cas, les États membres devront notifier la décision prise en ce sens à la Commission et à l'Agence et la motiver.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin de compléter ou de modifier certains éléments non essentiels de la directive. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de cinq ans (pouvant être tacitement prorogée) à compter du 15 juin 2016. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.

Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

La Commission a présenté un rapport concernant les progrès réalisés pour préparer le renforcement du rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en vertu de la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Avec l'entrée en vigueur du volet technique du quatrième paquet ferroviaire, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sera, à partir du 16 juin 2019, l'autorité de l'UE compétente pour délivrer, d'une part, les autorisations de mise sur le marché de véhicules ferroviaires et, d'autre part, les certificats de sécurité uniques pour les entreprises ferroviaires. L'Agence deviendra également l'autorité responsable du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

Le nouveau règlement instituant l'Agence introduit de nombreuses modifications importantes visant à renforcer le rôle que doit jouer l'Agence et à doter cette dernière des instruments nécessaires pour atteindre cet objectif. Ces modifications portent sur la gouvernance, les ressources, les capacités et les compétences de l'Agence, ainsi que sur les outils informatiques dont elle dispose et sur diverses autres compétences.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes :

- Mesures réglementaires et organisationnelles: la Commission et l'Agence ont respectivement pris des mesures pour permettre le renforcement du rôle de l'Agence dès le 16 juin 2019. L'Agence intensifie ses efforts visant à renforcer sa capacité de répondre aux objectifs fixés pour ses nouvelles fonctions le 16 juin 2019 au plus tard. La Commission surveille activement le niveau de préparation de l'Agence en sa qualité de membre du conseil exécutif et du conseil d'administration de l'Agence et par une coopération étroite et régulière entre les deux institutions.
- Transposition par les États membres de l'UE: la réussite du volet technique du quatrième paquet ferroviaire dépend de la transposition

complète et opportune par les États membres. La Commission suit les progrès réalisés par les États membres, notamment en leur donnant des orientations aux États membres sur la manière d'organiser la période de transition entre l'ancien et le nouveau régime. Les premières observations sont positives, mais il est encore trop tôt pour confirmer qu'un grand nombre d'États membres transposeront le volet technique du quatrième paquet ferroviaire avant le 16 juin 2019. La Commission espère que les États membres ne demanderont de prorogation du délai de transposition qu'à titre exceptionnel et sur la base d'une justification réaliste et objective.

- Ressources, capacités et compétences: avec le concours d'autres organismes du secteur ferroviaire, l'Agence et les Autorités nationales de sécurité (ANS) redoublent d'efforts dans leurs domaines de responsabilité respectifs afin d'anticiper l'évolution future de la charge de travail de l'Agence. Outre ses nouvelles tâches d'autorisation et de certification, l'Agence doit rester en mesure de mener à bien d'autres tâches statutaires essentielles, telles que l'assistance technique et les recommandations politiques destinées à la Commission. L'Agence doit se doter d'un personnel spécialisé possédant un niveau élevé d'expertise et des compétences linguistiques. L'introduction d'activités tarifées nécessite par ailleurs la mise en place d'un système de ressources et de procédures internes au sein de l'Agence en prévoyant les ressources humaines et financières nécessaires.
- Accords de coopération entre l'Agence et les ANS: le manque de prévisibilité du nombre de demandes que l'Agence devrait recevoir à partir de mi-2019 et, partant, des recettes qu'elles vont générer, constitue une source d'incertitude. Lors de l'anticipation de ces risques, les besoins de l'Agence relatifs au budget de transition devraient être analysés. Le rapport insiste sur la nécessité d'entretenir une coopération ouverte, efficace, engagée et sincère avec les ANS pour que l'Agence assume de manière satisfaisante son nouveau rôle. Tout retard important dans la conclusion des accords de coopération et dans la fourniture effective de contributions aux décisions de l'Agence en matière de certification et d'autorisation pourrait conduire à l'ouverture de procédures formelles à l'encontre de certains États membres pour non-application de la législation européenne et pour violation du principe de coopération loyale.
- Procédures d'approbation pour les équipements au sol ERTMS: la Commission et le coordinateur européen de l'ERTMS coopèrent de façon transparente et prévisible en vue d'améliorer le déploiement du système. Toutefois, en raison du risque de surcharge de travail pour délivrer les approbations de projets relatifs aux équipements au sol ERTMS, les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure devraient s'engager davantage afin d'améliorer la planification des achats d'équipements au sol pour les engagements du plan européen de déploiement de l'ERTMS et d'autres projets d'infrastructure de l'ERTMS.

Dans l'intérêt du secteur ferroviaire, le rapport insiste sur l'urgence de mettre en œuvre le volet technique du quatrième paquet ferroviaire, dans la mesure où celui-ci introduit un système de règles ferroviaires véritablement transparentes et impartiales au niveau de l'UE en éliminant les obstacles nationaux inutiles. La Commission invite les États membres et les ANS à regrouper leurs efforts pour faire de l'espace ferroviaire unique européen une réalité.