

Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2013/0014(COD) Procédure terminée
Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. 4ème paquet ferroviaire	
Abrogation Règlement (EC) No 881/2004 2002/0024(COD) Voir aussi 2013/0013(COD) Voir aussi 2013/0015(COD) Voir aussi 2013/0016(COD) Voir aussi 2013/0028(COD) Voir aussi 2013/0029(COD)	
Sujet 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.02.01 Sécurité ferroviaire 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport 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		16/07/2014
		ECR ZĪLE Roberts	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		PPE PIEPER Markus	
		S&D REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY Christine	
		ALDE RIQUET Dominique	
		GUE/NGL KYLÖNEN Merja	
		Verts/ALE CRAMER Michael	
		EFDD LUNDGREN Peter	
	Commission au fond précédente		
TRAN Transports et tourisme		04/03/2013	
	ECR ZĪLE Roberts		
	Commission pour avis précédente		
BUDG Budgets		20/02/2013	
	S&D HAUG Jutta		
CONT Contrôle budgétaire		10/04/2013	
	S&D LIBERADZKI Bogusław		
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
JURI Affaires juridiques	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
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

Commission européenne	Transports, télécommunications et énergie	3303	14/03/2014
	Transports, télécommunications et énergie	3278	05/12/2013
	DG de la Commission	Commissaire	
Comité économique et social européen	Mobilité et transports	BULC Violeta	
Comité européen des régions			

Evénements clés			
30/01/2013	Publication de la proposition législative	COM(2013)0027	Résumé
07/02/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique		
05/12/2013	Débat au Conseil	3278	Résumé
17/12/2013	Vote en commission, 1ère lecture/lecture unique		
09/01/2014	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0016/2014	Résumé
25/02/2014	Débat en plénière		
26/02/2014	Résultat du vote au parlement		
26/02/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T7-0151/2014	Résumé
14/03/2014	Débat au Conseil	3303	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	GEDA/A/(2017)009240	
10/11/2015	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE615.256	
15/12/2015	Publication de la position du Conseil	10578/1/2015	Résumé
04/02/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
15/03/2016	Vote en commission, 2ème lecture		
31/03/2016	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A8-0073/2016	Résumé
28/04/2016	Débat en plénière		
28/04/2016	Décision du Parlement, 2ème lecture	T8-0143/2016	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 officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2013/0014(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Règlement (EC) No 881/2004 2002/0024(COD) Voir aussi 2013/0013(COD) Voir aussi 2013/0015(COD) Voir aussi 2013/0016(COD) Voir aussi 2013/0028(COD) Voir aussi 2013/0029(COD)
Base juridique	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/8/00564

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2013)0027	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		PE513.292	19/06/2013	EP	
Amendements déposés en commission		PE516.843	20/09/2013	EP	
Amendements déposés en commission		PE519.534	20/09/2013	EP	
Comité des régions: avis		CDR0027/2013	08/10/2013	CofR	
Avis de la commission	BUDG	PE519.544	18/10/2013	EP	
Avis de la commission	CONT	PE514.829	07/11/2013	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0016/2014	09/01/2014	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0151/2014	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		14524/1/2015	01/12/2015	CSL	
Position du Conseil		10578/1/2015	15/12/2015	CSL	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE575.347	25/01/2016	EP	
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2016)0036	26/01/2016	EC	Résumé

Amendements déposés en commission	PE577.057	22/02/2016	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A8-0073/2016	31/03/2016	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T8-0143/2016	28/04/2016	EP	Résumé
Projet d'acte final	00010/2016/LEX	11/05/2016	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Règlement 2016/796](#)
[JO L 138 26.05.2016, p. 0001](#) Résumé

2013/0014(COD) - 30/01/2013 Document de base législatif

OBJECTIF : remplacer le règlement portant création de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en vue de faire de celle-ci une véritable autorité ferroviaire européenne dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité (quatrième paquet ferroviaire).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil (nouvelle proposition).

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 règlement, avec les propositions de refonte de la [directive 2004/49/CE](#) (sécurité ferroviaire) et de la [directive 2008/57/CE](#) (interopérabilité), 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.

ANALYSE D'IMPACT : en plus du scénario de base (option 1), la Commission a retenu cinq options :

- Option 2: renforcement du rôle de coordination de l'Agence dans l'application d'une approche cohérente en matière de certification des entreprises ferroviaires et d'autorisation de véhicules.
- Option 3: constitution de l'Agence en guichet unique, la décision finale quant à une certification ou à une autorisation demeurant de la compétence des autorités nationales de sécurité (ANS), mais l'Agence contrôlant les demandes et les décisions à l'entrée et à la sortie.
- Option 4: partage des compétences entre l'Agence et les ANS, la décision finale quant à une certification ou à une autorisation incombant à l'Agence.
- Option 5: reprise par l'Agence des activités des ANS en matière de certification des entreprises ferroviaires et d'autorisation des véhicules.
- Option 6: mesures horizontales, qui pourraient être mises en œuvre pour améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire.

L'impact environnemental de chacune des options a été jugé positif, bien que faible. L'impact social de chacune des options a été jugé faible/marginal. En conclusion, c'est l'option 4 (en combinaison avec l'option 6) qui a été retenue.

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

CONTENU : la proposition de règlement vise à confier à l'Agence ferroviaire européenne de nouvelles missions qui en feront une véritable autorité ferroviaire européenne dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité. L'Agence devrait en particulier :

- jouer le rôle d'autorité européenne responsable de la délivrance des autorisations de mise sur le marché de véhicules et de types de véhicules, des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires et des autorisations de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol ;
- contrôler les règles ferroviaires nationales et les performances des autorités nationales chargées de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires ;

- fournir une assistance technique indépendante et objective, principalement à la Commission ;
- se voir confier davantage de responsabilités dans le domaine des applications télématiques, de façon à assurer leur mise en place cohérente et leur déploiement rapide ;
- jouer un rôle plus important pour garantir le développement cohérent de système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

La proposition prévoit également l'instauration d'un mécanisme de recours pour qu'il soit possible de faire appel des décisions du directeur exécutif devant une chambre de recours spécialisée, dont les décisions pourraient elles-mêmes être portées devant la Cour de justice.

Enfin, pour mener à bien ses missions, l'Agence devrait disposer de la personnalité juridique et d'un budget autonome alimenté principalement par une contribution de l'Union et par des droits et redevances payés par les demandeurs.

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 : le nouveau règlement constitue une base législative pour des engagements budgétaires et en matière de personnel pour l'Agence. L'incidence sur les dépenses est estimée à 161,118 millions EUR pour la période 2015-2020. Ces chiffres sont provisoires, car ils dépendent de l'adoption du nouveau cadre financier pluriannuel pour 2014-2020 par l'autorité budgétaire.

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.

2013/0014(COD) - 05/12/2013 Débat au Conseil

Le Conseil a pris note de l'état d'avancement des travaux sur une proposition visant à confier de nouvelles missions à l'Agence ferroviaire européenne (AFE) et à en rationaliser le fonctionnement actuel.

Des progrès importants ont été réalisés sur cette proposition, mais il reste plusieurs questions à clarifier, comme par exemple :

- les coûts potentiels générés par le transfert de missions vers l'Agence ;
- une répartition claire et précise des tâches entre l'Agence et les autorités nationales, selon une formule qui devrait offrir la souplesse nécessaire pour tenir compte des particularités du secteur ferroviaire ;
- l'obtention de garanties supplémentaires au sujet des principes régissant le calcul des redevances que l'AFE percevra pour délivrer et renouveler les certificats et les autorisations ; ces redevances devraient être fixées de manière transparente en coopération avec les États membres et ne devraient pas faire peser de charges inutiles sur les entreprises ;
- la nécessité d'indiquer plus clairement que la responsabilité de l'Agence serait engagée lorsque celle-ci exercerait des tâches relatives aux certificats de sécurité et aux autorisations de véhicules.

En outre, la majorité des délégations a souligné l'importance de renforcer les dispositions relatives aux chambres de recours, notamment afin de veiller à ce qu'une autorité nationale de sécurité ait la possibilité de former un recours contre une décision prise par l'Agence.

2013/0014(COD) - 09/01/2014 Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Roberts Z?LE (ECR, LV) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

La 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.

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

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

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

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

Par ailleurs, l'Agence devrait :

- assumer seule la responsabilité des fonctions et pouvoirs qui lui sont attribués ;
- s'efforcer de faciliter le principe de réciprocité entre l'accès pour les pays tiers au marché de l'Union et l'accès pour les entreprises de l'Union aux marchés des pays tiers ;
- faire appel, dans l'exécution de ses tâches, aux experts des autorités nationales de sécurité du secteur ferroviaire ainsi qu'aux professionnels du secteur ferroviaire, notamment les organismes représentatifs et les organismes indépendants d'évaluation de la conformité notifiés ;
- être chargée de mettre au point un appareil d'enregistrement embarqué qui enregistre les temps de conduite et de repos des

- conducteurs de locomotive, sur base d'une proposition de la Commission ;
- mettre sur pied une certification semblable à celle s'appliquant aux conducteurs de locomotive afin de garantir un haut niveau de qualifications et de compétences, de reconnaître l'importance de ces groupes professionnels pour la sécurité des services ferroviaires, mais également de favoriser la mobilité des travailleurs ;
- uvrer en faveur de dispositions obligatoires relatives aux intervalles pour l'entretien régulier des wagons de fret ;
- contrôler les autorités nationales de sécurité au moyen d'audits et d'inspections ;
- coopérer avec les autorités nationales qui procèdent à des enquêtes civiles ou pénales, et leur prêter toute l'assistance possible, lorsque ces enquêtes concernent des questions relevant de la responsabilité de l'Agence ;
- définir les caractéristiques des registres européens et créer un registre européen des véhicules.

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

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

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

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

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

Redevances : le niveau des redevances devrait être différencié en fonction de la portée des activités et des domaines d'utilisation spécifiés. De plus, toute mission ou obligation complémentaire de l'Agence devrait faire l'objet d'une évaluation et d'une compensation par le budget de l'Union.

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

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

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

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

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

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

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

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

Par ailleurs, l'Agence devrait :

- assumer seule la responsabilité des fonctions et pouvoirs qui lui sont attribués ;
- s'efforcer de faciliter le principe de réciprocité entre l'accès pour les pays tiers au marché de l'Union et l'accès pour les entreprises de l'Union aux marchés des pays tiers ;
- faire appel, dans l'exécution de ses tâches, aux experts des autorités nationales de sécurité du secteur ferroviaire ainsi qu'aux professionnels du secteur ferroviaire, notamment les organismes représentatifs et les organismes indépendants d'évaluation de la conformité notifiés ;
- être chargée de mettre au point un appareil d'enregistrement embarqué qui enregistre les temps de conduite et de repos des conducteurs de locomotive, sur base d'une proposition de la Commission ;

- mettre sur pied une certification semblable à celle s'appliquant aux conducteurs de locomotive afin de garantir un haut niveau de qualifications et de compétences, de reconnaître l'importance de ces groupes professionnels pour la sécurité des services ferroviaires, mais également de favoriser la mobilité des travailleurs ;
- ouvrir en faveur de dispositions obligatoires relatives aux intervalles pour l'entretien régulier des wagons de fret ;
- contrôler les autorités nationales de sécurité au moyen d'audits et d'inspections ;
- définir les caractéristiques des registres européens et créer un registre européen des véhicules.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2013/0014(COD) - 14/03/2014 Débat au Conseil

Le Conseil a arrêté une orientation générale sur une proposition visant à définir les nouvelles tâches de l'Agence ferroviaire européenne (AFE) qui correspondent au rôle accru que celle-ci sera appelée à jouer à l'avenir en matière de certification de sécurité et d'autorisation des véhicules.

Conformément à l'orientation générale adoptée à propos des directives sur l'interopérabilité et sur la sécurité, un double système d'autorisation des véhicules et de certification de sécurité sera mis en place; l'AFE servirait de guichet unique pour l'autorisation de véhicules destinés à des activités transfrontières et pour la délivrance de certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires opérant dans plusieurs États membres. Les autorités nationales de sécurité conserveraient néanmoins un rôle important dans la réalisation des évaluations nécessaires.

Le compromis prévoit par ailleurs que, lorsque la zone d'exploitation est limitée à un seul État membre, la demande d'autorisation ou de certification pourra être présentée à l'AFE ou à l'autorité nationale de sécurité.

Les principaux éléments de l'orientation générale sont les suivants :

Examen des règles nationales : en cas d'évaluation négative des règles nationales par l'agence, celle-ci pourrait émettre un avis, après avoir consulté l'État membre. Il est précisé que seules les règles nationales qui ont déjà été adoptées au niveau national pourraient faire l'objet d'une décision de la Commission, tandis que les projets de règles nationales ne pourraient faire l'objet que d'un avis de l'AFE.

Actions à la suite des audits et inspections : si des insuffisances sont repérées quant à la manière dont les autorités nationales de sécurité s'acquittent de leurs tâches en matière de sécurité et d'interopérabilité, et si, après que des mesures ont été prises, la réponse de l'État membre concerné est toujours considérée comme insuffisante, la Commission pourrait prendre des mesures appropriées concernant les actions à mettre en œuvre à la suite de l'audit.

Montant des droits perçus par l'AFE : celui-ci serait fixé de façon transparente, en tenant compte de la nécessité de ne pas entraîner de charge financière inutile pour les sociétés. Ils devraient toutefois couvrir le coût des prestations.

Obligation de rendre compte : l'AFE devrait rendre compte de ses activités liées à la certification de sécurité et à l'autorisation de véhicules.

Système de recours : toute personne physique ou morale pourrait former un recours contre une décision dont elle est destinataire ou qui la concerne directement et individuellement. En cas de désaccord entre l'AFE et les autorités nationales de sécurité, une procédure d'arbitrage serait lancée à la demande de l'autorité nationale.

Accords de coopération : l'orientation générale à propos des directives sur l'interopérabilité et sur la sécurité prévoit la possibilité que des accords de coopération soient conclus entre l'AFE et les autorités nationales de sécurité afin de faciliter la mise en œuvre pratique du nouveau système de certification et d'autorisation.

Réseaux isolés : dans le cas particulier de réseaux isolés, l'AFE pourrait confier l'exécution de certaines tâches de certification et d'autorisation aux autorités nationales.

Gouvernance : le texte comporte de nouvelles règles en matière de gouvernance, conformément aux [recommandations relatives aux agences décentralisées](#) qui ont fait l'objet d'un accord entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission en 2012, entre autres concernant la composition du Conseil d'administration et les conditions d'emploi du directeur exécutif.

2013/0014(COD) - 15/12/2015 Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

La 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 modifier le cadre réglementaire existant en vue de définir les nouvelles tâches de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans les domaines de l'interopérabilité et de la sécurité.

L'Agence aurait pour objectif :

- d'aider à la poursuite du développement et au bon fonctionnement d'un espace ferroviaire unique européen sans frontières, en garantissant un niveau élevé de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires, tout en améliorant la position concurrentielle du secteur ferroviaire ;
- de suivre l'élaboration de règles ferroviaires nationales afin de soutenir les résultats des autorités nationales agissant dans les domaines de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaires et de promouvoir l'optimisation des procédures.

Lorsque la [directive relative à la sécurité ferroviaire](#) et la [directive relative à l'interopérabilité](#) du système ferroviaire au sein de l'Union européenne le prévoient, l'Agence jouerait le rôle d'autorité de l'Union responsable de la délivrance des autorisations de mise sur le marché de véhicules et de types de véhicules ferroviaires, ainsi que de la délivrance des certificats de sécurité uniques pour les entreprises ferroviaires.

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

Délivrance de certificats de sécurité et d'autorisations de véhicules : la position du Conseil introduit plus de souplesse dans les responsabilités respectives des autorités nationales de sécurité et de l'Agence dans le cadre des procédures de certification de sécurité et d'autorisation de véhicules. Elle prévoit ainsi des garanties supplémentaires accordées aux autorités nationales de sécurité dans certains cas spécifiques.

Dans sa position, le Conseil prévoit la mise en place d'un double système d'autorisations de véhicules et de certificats de sécurité, dans lequel : i) l'Agence ferait office de guichet unique pour l'autorisation des véhicules devant être utilisés dans des opérations transfrontalières et pour la délivrance de certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires impliquées dans le trafic transfrontalier, ii) les autorités nationales de sécurité conserveraient un rôle important pour procéder aux évaluations nécessaires.

Pour les véhicules et les entreprises ferroviaires impliqués dans le transport national uniquement, il serait toujours possible de soumettre une demande d'autorisation ou de certification, soit à l'Agence soit à l'autorité nationale de sécurité. Dans les deux cas toutefois, la procédure et les critères de décision resteraient les mêmes.

En outre, la position du Conseil prévoit l'établissement et la gestion par l'Agence d'un système d'information et de communication doté des fonctions de «guichet unique».

Rôle de l'Agence pour l'autorisation de mise en service du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS): selon la position du Conseil, les autorités nationales de sécurité devraient continuer à autoriser la mise en service des systèmes ERTMS. Avant tout appel d'offres lié aux équipements au sol ERTMS, l'Agence devrait toutefois vérifier que les solutions techniques sont conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) pertinentes et sont donc pleinement interopérables, et devrait arrêter une décision d'approbation.

Droits et redevances pour les certificats de sécurité et les autorisations de véhicules : la position du Conseil mentionne dans le règlement les principes régissant le calcul des droits et redevances que l'Agence appliquerait aux demandeurs pour la délivrance d'autorisations et de certifications.

Ces droits et redevances devraient tenir compte des coûts réels exposés par les autorités nationales de sécurité lorsqu'elles effectuent les tâches qui leur incombent lors de la délivrance des certificats de sécurité et des autorisations de véhicules. Ils devraient être fixés de manière transparente, équitable et uniforme, en coopération avec les États membres, sans compromettre la compétitivité du secteur ferroviaire européen, ni entraîner de charges financières inutiles pour les demandeurs.

Le texte précise que les droits et les redevances seraient également perçus pour l'adoption de décisions d'approbation de l'ERTMS. Il prévoit également que des mesures liées au calcul des droits et des redevances seraient établies par voie d'actes d'exécution.

Responsabilité de l'Agence et coopération avec les autorités judiciaires nationales : l'Agence devrait assumer la pleine responsabilité des autorisations de véhicule et des certificats de sécurité uniques qu'elle délivre, en assumant notamment les responsabilités contractuelles et non contractuelles qui en découlent.

La position du Conseil introduit un nouvel article sur la coopération avec les autorités judiciaires nationales. En outre, elle précise que l'immunité du directeur exécutif (et du personnel de l'agence) pourrait être levée si nécessaire dans le cas où des procédures judiciaires concerneraient le personnel de l'Agence et où un membre du personnel serait cité à comparaître devant une juridiction nationale.

Coopération de l'Agence avec les autorités nationales de sécurité : la position du Conseil prévoit que l'Agence et les autorités nationales de sécurité auraient la possibilité de conclure des accords de coopération dans le cadre de la délivrance d'autorisations de véhicules et de certificats de sécurité afin de faciliter la mise en œuvre concrète du nouveau système de certification et d'autorisation. En vertu de ce texte,

l'Agence serait en mesure de sous-traiter certaines tâches de certification et d'autorisation aux autorités nationales de sécurité.

En particulier pour les réseaux isolés du reste du système ferroviaire de l'Union, des modalités de coopération pourraient être introduites afin de prévoir la possibilité de sous-traiter des tâches aux autorités nationales de sécurité concernées.

Procédures de recours et d'arbitrage/conflits d'intérêts : le texte du Conseil : i) 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 ; ii) introduit de nouvelles dispositions sur les procédures d'arbitrage afin de veiller à ce qu'une autorité nationale de sécurité ait la possibilité de former un recours contre une décision prise par l'Agence en cas de désaccord.

En outre, la position du Conseil définit des règles détaillées concernant le fonctionnement de la chambre de recours, notamment des règles relatives à : i) l'indépendance des membres de la chambre par rapport aux parties impliquées dans un recours ou un arbitrage, ii) la prévention et la gestion des conflits d'intérêt du personnel de l'Agence à tous les niveaux, et iii) l'inclusion d'un délai de trois mois pour les procédures de recours afin que les recours ne créent pas d'obstacles ou de retards.

Règles de gouvernance : le Conseil prévoit : i) la nomination de deux représentants de la Commission au sein du conseil d'administration (contre quatre dans la proposition de la Commission) ; ii) une nouvelle obligation pour la Commission de proposer une liste d'au moins trois candidats pour la désignation du directeur exécutif ; iii) la possibilité pour un tiers des membres du conseil d'administration de proposer la révocation du directeur exécutif.

Normes européennes relatives aux pièces détachées : l'Agence devrait : i) publier des orientations détaillées concernant des normes visant à permettre aux organismes de normalisation européens d'exécuter le mandat que leur a donné la Commission ; ii) contribuer à recenser les pièces détachées interchangeables susceptibles d'être standardisées, y compris les interfaces principales avec celles-ci et présenter à la Commission des recommandations appropriées.

Régime linguistique : la position du Conseil prévoit que la décision relative aux langues est prise à l'unanimité, à la demande d'un membre du conseil d'administration, conformément aux pratiques actuelles qui découlent de l'application du règlement (CE) n°88/2004 en vigueur.

2013/0014(COD) - 26/01/2016 Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission a présenté une communication sur la position du Conseil sur l'adoption du nouveau règlement instituant l'Agence ferroviaire européenne et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

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 la Commission consistant à renforcer le rôle de l'Agence. Elle s'écarte toutefois de cette proposition sur certains aspects, en particulier en laissant aux entreprises et constructeurs ferroviaires actifs dans un seul État membre le choix de ne solliciter un certificat de sécurité ou une autorisation de véhicule qu'auprès de l'Agence ou d'une autorité nationale de sécurité (ANS).

La position du Conseil:

- énonce des dispositions détaillées sur le fonctionnement du groupe de travail de l'Agence ;
- prévoit les outils nécessaires à l'Agence pour faire office de guichet unique par l'intermédiaire d'un système d'information et de communication ;
- clarifie le rôle de l'Agence dans la réduction progressive des règles nationales ;
- énumère les tâches supplémentaires de l'Agence liées au contrôle des ANS et des organismes notifiés ;
- spécifie les modalités de fonctionnement de la chambre de recours ;
- définit les conditions de l'adoption d'un acte d'exécution sur les honoraires dus à l'Agence.

La Commission regrette que, par rapport à la proposition initiale, la position du Conseil s'écarte de certaines dispositions essentielles de l'approche commune sur les agences décentralisées de l'UE convenue par le Parlement européen, le Conseil et la Commission en 2012. Il s'agit notamment des points suivants:

- la nomination de deux représentants de la Commission, au lieu de quatre, au sein du conseil d'administration ;
- le pouvoir de proposer la destitution du directeur exécutif accordé à un tiers des membres du conseil d'administration ;
- la Commission souligne également que la nomination d'un des membres du conseil d'administration en qualité d'observateur chargé de suivre la procédure de la Commission aux fins de la sélection du directeur exécutif, ne devrait aboutir à aucune duplication des rôles dans les procédures de sélection et de nomination.

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.

2013/0014(COD) - 31/03/2016 Recommandation déposée de la commission, 2e lecture

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Roberts Z?LE (ECR, LV), relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

La position en première lecture 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 deux déclarations de la Commission, annexées au projet de résolution, portant respectivement sur :

- le conseil d'administration de l'Agence ferroviaire européenne (AFE) et la procédure de sélection et de révocation du directeur exécutif : sur ces deux points, la Commission regrette qu'en comparaison avec sa proposition originale, le texte approuvé sur le nouveau règlement relatif à l'AFE s'écarte des dispositions essentielles convenues par le Parlement européen, le Conseil et elle-même en 2012 dans le cadre de l'approche commune concernant les agences décentralisées de l'UE ;
- les ressources budgétaires nécessaires : le quatrième paquet ferroviaire confère à l'AFE de nouvelles compétences, notamment celle de délivrer les autorisations de véhicules et les certificats de sécurité directement aux acteurs du secteur. La Commission déclare quelle s'efforcera de prévoir le budget nécessaire pour couvrir les frais relatifs au personnel requis afin d'éviter toute discontinuité sur le marché ferroviaire.

Le Parlement s'était efforcé, en première lecture, de clarifier le rôle de l'agence en cherchant des solutions qui réduisent les coûts et la paperasse tout en présentant des avantages à toutes les parties. Le but était d'assurer de meilleures conditions d'activité et des possibilités de concurrence renforcées à tous les acteurs du marché et donc de fournir des services de meilleure qualité, à un moindre coût, pour les utilisateurs finaux, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de passagers.

Après des négociations informelles entre le Parlement et le Conseil qui auront duré plus de neuf mois, un accord a été dégagé qui permettra :

- d'éliminer le besoin d'autorisations multiples: l'agence émettra toutes les autorisations pour les véhicules destinés à une utilisation transfrontalière et délivrera aux sociétés ferroviaires assurant des services transfrontaliers tous les certificats de sécurité requis; pour les véhicules et les opérateurs qui ne servent que dans des transports nationaux, le demandeur pourra choisir, pour le traitement de sa demande, entre l'agence et l'autorité nationale ;
- de donner à l'agence un plus grand rôle dans le développement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS): pour s'assurer que les projets sont interopérables, l'agence évaluera les solutions techniques envisagées avant la publication de tout appel d'offres portant sur les équipements au sol;
- de mettre en place un « guichet unique », qui fera de l'agence le seul point d'entrée pour toutes les demandes; ce qui rendra les procédures faciles et transparentes;
- de conclure des accords de coopération entre l'agence et les autorités nationales de sécurité; ces accords, avec le guichet unique i) garantiront une répartition claire des tâches entre l'agence et les autorités nationales; ii) permettront d'assurer la cohérence dans les cas où différentes demandes sont déposées en vue d'obtenir des autorisations ou des certificats similaires;
- de charger le conseil d'administration de l'agence d'établir les règles relatives à la prévention et à la gestion des conflits d'intérêts et les procédures de coopération avec les autorités judiciaires nationales.

2013/0014(COD) - 28/04/2016 Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté une résolution législative relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

Le Parlement a approuvé la position du Conseil en première lecture. Il a également pris note de deux déclarations de la Commission annexées à la résolution portant respectivement sur les points suivants :

- le conseil d'administration de l'Agence ferroviaire européenne (AFE) et la procédure de sélection et de révocation du directeur exécutif : sur ces deux points, la Commission regrette qu'en comparaison avec sa proposition originale, le texte approuvé sur le nouveau règlement relatif à l'AFE s'écarte des dispositions essentielles convenues par le Parlement européen, le Conseil et elle-même en 2012 dans le cadre de l'approche commune concernant les agences décentralisées de l'UE. La Commission fait remarquer que la nomination au sein du conseil d'administration d'un observateur ayant pour tâche de suivre la procédure de sélection qu'elle est chargée d'appliquer pour la nomination du directeur exécutif ne devrait pas résulter en une duplication des rôles dans les procédures de sélection et de nomination ;
- les ressources budgétaires nécessaires : le quatrième paquet ferroviaire confère à l'AFE de nouvelles compétences, notamment celle de délivrer les autorisations de véhicules et les certificats de sécurité directement aux acteurs du secteur. La Commission déclare quelle s'efforcera de prévoir le budget nécessaire pour couvrir les frais relatifs au personnel requis afin d'éviter toute discontinuité sur le marché ferroviaire.

2013/0014(COD) - 11/05/2016 Acte final

OBJECTIF : remplacer le règlement portant création de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en vue de faire de celle-ci une véritable autorité ferroviaire européenne dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité (quatrième paquet ferroviaire).

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004

CONTENU : le règlement sur l'Agence ferroviaire européenne (AFE), avec les directives actualisées sur la [sécurité ferroviaire](#) et [l'interopérabilité](#), fait partie du volet technique du quatrième paquet ferroviaire. Il abroge le règlement (CE) n° 881/2004.

L'Agence a pour objectif :

- d'aider à la poursuite du développement et au bon fonctionnement d'un espace ferroviaire unique européen sans frontières, en garantissant un niveau élevé de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires, tout en améliorant la position concurrentielle du secteur ferroviaire ;
- de suivre l'élaboration de règles ferroviaires nationales afin de soutenir les résultats des autorités nationales agissant dans les domaines de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaires et de promouvoir l'optimisation des procédures.

Guichet unique : l'Agence doit établir et gérer un système d'information et de communication doté au moins des fonctions de « guichet unique » suivantes :

- un point d'accès unique par lequel le demandeur dépose ses dossiers de demandes d'autorisations de type, d'autorisations de mise sur le marché de véhicules et de certificats de sécurité uniques ;
- une plateforme commune d'échange d'informations fournissant à l'Agence et aux autorités nationales de sécurité des informations sur toutes les demandes d'autorisations et de certificats de sécurité uniques, l'état d'avancement de ces procédures et leur issue ;
- un «système d'alerte précoce» capable de déceler le besoin de coordination entre les décisions à prendre par les autorités nationales de sécurité et l'Agence en présence de différentes demandes concernant des autorisations et des certificats de sécurité similaires.

Le guichet unique devra être opérationnel au plus tard le 16 juin 2019.

En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, l'Agence aura notamment pour tâches :

- adresser à la Commission des recommandations sur les méthodes de sécurité communes (MSC), des objectifs de sécurité communs (OSC) et des indicateurs de sécurité communs (ISC) ;
- de délivrer, renouveler, suspendre et modifier des certificats de sécurité uniques et de coopérer à cet égard avec les autorités nationales de sécurité ;
- assister la Commission en ce qui concerne le système de certification des entités chargées de l'entretien ;
- de coopérer avec les organismes nationaux d'enquête ;
- de suivre l'évolution de la législation traitant du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer ;
- décourager l'échange d'informations sur les accidents, les incidents et les accidents évités de justesse liés à la sécurité.

En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, l'Agence aura notamment pour tâches :

- adresser des recommandations à la Commission sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et leur révision ;
- de délivrer des autorisations de mise sur le marché de véhicules ferroviaires et de renouveler, modifier, suspendre et révoquer ces autorisations ;
- de vérifier, avant tout appel d'offres lié aux équipements au sol ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire), que les solutions techniques sont pleinement conformes aux STI pertinentes et sont donc pleinement interoperables ;
- agir en tant qu'autorité du système afin d'assurer le développement coordonné des applications télématiques dans l'Union conformément aux STI applicables.

En outre, l'Agence :

- agira en tant qu'autorité du système afin d'assurer le développement coordonné de l'ERTMS dans l'Union, conformément aux STI applicables ;
- contrôlera, au nom de la Commission, les résultats et la prise de décision des autorités nationales de sécurité au moyen d'audits et d'inspections ;
- assurera le suivi des performances de sécurité globales du système ferroviaire de l'Union.

Coopération de l'Agence avec les autorités nationales de sécurité : la directive prévoit que l'Agence et les autorités nationales de sécurité pourront conclure des accords de coopération dans le cadre de la délivrance d'autorisations de véhicules et de certificats de sécurité afin de faciliter la mise en œuvre concrète du nouveau système de certification et d'autorisation.

Gouvernance : la structure de direction et de gestion se compose : a) d'un conseil d'administration; b) d'un conseil exécutif ; c) d'un directeur exécutif ; d) d'une ou plusieurs chambres de recours.

La directive prévoit : i) la nomination de deux représentants de la Commission au sein du conseil d'administration; ii) une nouvelle obligation pour la Commission de proposer une liste d'au moins trois candidats pour la désignation du directeur exécutif ; iii) la possibilité pour un tiers des membres du conseil d'administration de proposer la révocation du directeur exécutif.

Enfin, la directive aborde également les questions du processus de traitement des insuffisances relevées dans le cadre des tâches des autorités nationales en matière de sécurité et d'interopérabilité, des redevances que l'AFE pourra réclamer pour ses services et de la mise en place d'un système de recours.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15.6.2016.