

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

2013/0015(COD) - 30/01/2013 - Document de base législatif

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 ;
- l'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 d'un 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.