

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

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 (l'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.