

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

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.