

Sécurité ferroviaire. Refonte. 4ème paquet ferroviaire

2013/0016(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 d'une directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (Refonte).

La Commission estime que l'accord politique adopté par le Conseil Transports le 10 décembre 2015 **approuve les principaux objectifs de la proposition de la Commission** concernant la simplification de la procédure de délivrance des certificats de sécurité. Elle note toutefois que cet accord **diffère de la proposition de la Commission sur certains points**, notamment du fait qu'il laisse aux entreprises ferroviaires qui n'offrent des services que dans un seul État membre le choix de demander un certificat de sécurité soit à l'Agence ferroviaire européenne, soit à leur autorité nationale de sécurité (ANS). La procédure et les critères applicables sont toutefois les mêmes dans les deux cas.

La Commission rappelle que la position du Conseil :

- clarifie le rôle et les responsabilités des acteurs du système ferroviaire, afin d'améliorer le niveau de sécurité par le renforcement des dispositions relatives aux rôles respectifs des acteurs du système ferroviaire ; les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires auraient une responsabilité primordiale dans le fonctionnement sûr du train et devraient avoir l'obligation de mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité ;
- indique expressément que l'Agence ferroviaire européenne doit rendre des comptes en relation avec la délivrance des certificats de sécurité et qu'elle est pleinement responsable des certificats uniques de sécurité qu'elle délivre ;
- prévoit une procédure de recours pour les demandeurs, qui peuvent saisir une juridiction nationale en cas de désaccord avec la décision prise par l'Agence ou par l'ANS ;
- précise les modalités de la coopération entre l'Agence et les ANS aux fins de la délivrance des certificats de sécurité uniques ;
- donne des indications détaillées sur les activités de surveillance des ANS et leurs liens avec la certification ;
- confère à la Commission des pouvoirs d'exécution aux fins de la mise en place de la structure de notification des rapports d'enquête sur les accidents et incidents.

La position du Conseil inclut également de nouvelles dispositions liées à des cas particuliers et aux préoccupations de certains États membres.

Si la Commission considère l'ensemble des ajouts introduits comme acceptables, elle **regrette les aspects suivants** de la position du Conseil:

- l'allongement à 3 ans, au lieu de 2, du **délai de transposition**;
- 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'efficience et de compétitivité du secteur ferroviaire.