

Décharge 2016: Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

2017/2162(DEC) - 03/10/2018 - Acte final

OBJECTIF : octroi de la décharge à l'Agence ferroviaire européenne (AFE) pour l'exercice 2016.

ACTE NON LÉGISLATIF : Décision (UE) 2018/1400 du Parlement européen concernant la décharge sur l'exécution du budget de l'Agence ferroviaire européenne (à présent l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) pour l'exercice 2016.

CONTENU : le Parlement européen a décidé de **donner décharge** au directeur exécutif de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sur l'exécution du budget de l'Agence pour l'exercice 2016.

La décision est accompagnée d'une résolution du Parlement européen contenant les observations qui font partie intégrante de la décision concernant la décharge sur l'exécution du budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2016 (*se reporter au résumé daté du 18.4.2018*).

Dans sa résolution liée à la décharge, le Parlement a reconnu qu'il n'est pas du ressort de l'Agence de décider de la centralisation de toutes ses activités en un lieu unique. Le double siège de l'Agence (à Lille et Valenciennes) a été décidé par le Conseil. Le Parlement a fait valoir que la réduction des coûts pourrait également être facilitée par la conclusion d'un accord de siège global avec l'État membre d'accueil, ce qui permettrait de préciser les conditions d'activité de l'Agence et de son personnel ainsi que de mettre fin à une situation dans laquelle les frais de fonctionnement sont vraisemblablement plus importants qu'ils ne devraient l'être. Le Conseil a été invité à revenir sur sa décision et à opter pour la centralisation des activités de l'Agence **en un même lieu**.

Le Parlement a salué l'adoption du [règlement instituant l'Agence](#), entré en vigueur le 15 juin 2016 et relevé avec satisfaction qu'à la fin de la période de transition (16 juin 2019), ce virage stratégique planifié transformera le rôle de l'Agence, qui ne se contentera plus simplement de préparer et de diffuser les politiques mais deviendra une autorité qui travaillera directement pour le secteur ferroviaire concernant les autorisations pour les certifications de sécurité et le matériel roulant. Cette transition devrait avoir d'importantes retombées positives du point de vue de la réduction des coûts.

En dernier lieu, le Parlement a constaté que l'exercice d'évaluation des risques pour 2016 a mis en évidence de nouveaux risques par rapport à 2015, lesquels sont liés à la transposition tardive et incohérente de la législation du paquet ferroviaire, à l'obsolescence des outils de gestion du changement de l'ERTMS, à la réduction du niveau sonore des chemins de fer, aux retards dans la réduction des règles nationales et à la gestion des données.