



Bruxelles, le 26.1.2016
COM(2016) 36 final

2013/0014 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

concernant la

position du Conseil sur l'adoption du nouveau règlement instituant l'Agence ferroviaire européenne et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

concernant la

position du Conseil sur l'adoption du nouveau règlement instituant l'Agence ferroviaire européenne et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. CONTEXTE

Le 30 janvier 2013, la Commission a adopté un paquet complet comportant six propositions législatives afin d'améliorer la qualité et d'élargir le choix des services ferroviaires en Europe.

Il convient en effet d'améliorer la qualité et l'efficacité des services afin de renforcer l'attrait du rail auprès des voyageurs et d'encourager ainsi le transfert modal. Un meilleur rapport coût-efficacité et la durabilité peuvent être atteints dans un contexte de financements publics réduits.

Le paquet vise à encourager l'innovation dans le secteur ferroviaire de l'Union afin de répondre aux attentes des usagers, par trois voies différentes mais liées:

- (1) l'ouverture des marchés nationaux de voyageurs à la concurrence et l'obligation d'avoir recours à une procédure d'adjudication pour les contrats de service public;
- (2) l'indépendance accrue des gestionnaires d'infrastructures de façon qu'ils contrôlent toutes les fonctions cruciales du réseau ferroviaire et garantissent à tous un accès équitable aux chemins de fer;
- (3) le renforcement du rôle de l'Agence ferroviaire européenne (AFE), qui deviendrait un «guichet unique» chargé pour l'ensemble de l'UE de la délivrance des autorisations de mise sur le marché des véhicules et de la certification des opérateurs en matière de sécurité.

Date de transmission de la proposition au Parlement européen et au Conseil

(document COM(2013) 27 final — 2013/0014 COD): 31 janvier 2013

Date de l'avis du Comité économique et social européen:

10 juillet 2013

Date de l'avis du Comité des régions:

8 octobre 2013

Date de la position du Parlement européen en première lecture:

26 février 2014

2. OBJECTIF DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

Le règlement instituant l'Agence ferroviaire européenne et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 est une des six propositions législatives adoptées par la Commission le 30 janvier 2013 et formant le quatrième paquet ferroviaire.

Le principal objectif de la révision du règlement instituant l'Agence ferroviaire européenne («l'Agence»)¹ est de renforcer le rôle de l'Agence afin qu'elle devienne un «guichet unique» chargé pour l'ensemble de l'UE de la délivrance des autorisations de mise sur le marché des véhicules et de la certification des opérateurs en matière de sécurité. Le règlement révisé confèrerait également à l'Agence un rôle renforcé de supervision des règles nationales: elle serait habilitée à demander la suppression des dispositions inutiles et à exercer un contrôle sur les autorités nationales de sécurité(ANS), et deviendrait «l'autorité systèmes» en ce qui concerne le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et les applications télématiques.

La Commission a également proposé de modifier l'acte fondateur de l'Agence afin de l'aligner sur la déclaration conjointe et l'approche commune du Parlement, du Conseil et de la Commission sur les agences décentralisées² (structure de gouvernance, programmation pluriannuelle des travaux et simplification des procédures relatives au personnel).

Vu les changements substantiels prévus dans les tâches de l'Agence et dans son organisation interne, la Commission a proposé de remplacer le règlement (CE) n° 881/2004/UE par un nouvel acte.

3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION DU CONSEIL

La position en première lecture adoptée par le Conseil Transports du 10 décembre 2015 approuve les principaux objectifs de la proposition de la Commission consistant à renforcer le rôle de l'Agence. Elle s'écarte toutefois de cette proposition sur certains aspects, en particulier en laissant aux entreprises et constructeurs ferroviaires actifs dans un seul État membre le choix de ne solliciter un certificat de sécurité ou une autorisation de véhicule qu'auprès de l'Agence ou d'une ASN.

En outre, la position du Conseil:

- énonce des dispositions détaillées sur le fonctionnement du groupe de travail de l'Agence.
Elle indique en particulier une procédure pour l'adoption de règles transparentes à appliquer dans ce contexte;
- prévoit les outils nécessaires à l'Agence pour faire office de guichet unique par l'intermédiaire d'un système d'information et de communication.

¹ Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2005.

² Déclaration conjointe et approche commune du Parlement européen, du Conseil et de la Commission sur les agences décentralisées, signée le 19 juillet 2012.

Cet outil tiendra l'Agence et les autorités nationales de sécurité informées de toutes les demandes d'autorisation ou de certification de sécurité, des étapes des procédures et de leur résultat;

- clarifie le rôle de l'Agence dans la réduction progressive des règles nationales:
le texte prévoit l'examen des mesures nationales du point de vue de la sécurité ferroviaire, de l'interopérabilité et de la compatibilité avec les règles de concurrence, en vue de parvenir à une réduction progressive des règles nationales. Un avis à l'échelon de l'Union, fondé sur une expertise indépendante et neutre, est essentiel. À ce propos, le texte encadre le rôle de l'Agence à l'égard de cet avis;
- énumère les tâches supplémentaires de l'Agence liées au contrôle des ANS et des organismes notifiés;
l'Agence contrôlera la performance et le processus décisionnel de ces organismes en vue d'une harmonisation accrue à l'échelon de l'UE.
- spécifie les modalités de fonctionnement de la chambre de recours.
En particulier, le texte fixe des règles détaillées concernant le fonctionnement de la chambre de recours, notamment des règles relatives: à l'indépendance de ses membres à l'égard des parties à un recours ou un arbitrage; à la prévention et à la gestion des conflits d'intérêt du personnel de l'Agence à tous les niveaux; et à l'inclusion d'un délai de trois mois pour la procédure de recours, afin de garantir que les recours ne créent pas d'obstacle ni de retard;
- définit les conditions de l'adoption d'un acte d'exécution sur les honoraires dus à l'Agence.

Il stipule que les honoraires et redevances seront établis de manière transparente, équitable et uniforme et ne nuiront pas à la compétitivité du secteur ferroviaire européen.

La Commission regrette que, par rapport à la proposition initiale qu'elle a présentée, la position du Conseil s'écarte de certaines dispositions essentielles de l'approche commune sur les agences décentralisées de l'UE convenue par le Parlement européen, le Conseil et la Commission en 2012. Il s'agit notamment des points suivants:

- la nomination de deux représentants de la Commission, au lieu de quatre, au sein du conseil d'administration;
- le pouvoir de proposer la destitution du directeur exécutif accordé à un tiers des membres du conseil d'administration, alors que selon l'approche commune, la procédure de destitution du directeur exécutif devrait être l'inverse de la procédure de nomination;
- la Commission souligne également que la nomination d'un des membres du conseil d'administration en qualité d'observateur chargé de suivre la procédure de la Commission aux fins de la sélection du directeur exécutif, ne devrait aboutir à aucune duplication des rôles dans les procédures de sélection et de nomination.

4. CONCLUSION

La Commission considère que la révision du règlement instituant l'Agence est cruciale pour réaliser l'objectif de la mise en place d'un cadre simplifié et unifié pour le secteur ferroviaire.

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'efficacité et de compétitivité du secteur ferroviaire.