

032948/EU XXIII.GP
Eingelangt am 07/03/08

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 7.3.2008
COM(2008) 136 final

2006/0274 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'un règlement du
Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement CE n°881/2004 instituant une
agence ferroviaire européenne**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN
conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE
concernant la**

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'un règlement du
Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement CE n°881/2004 instituant une
agence ferroviaire européenne**

1. HISTORIQUE

Date de transmission de la proposition au PE et au Conseil (document COM(2006) 785 final – 2006/0274 COD):	13.12.2006
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	11.07.2007
Date de l'avis du Parlement européen en première lecture:	29.11.2007
Date d'adoption de la position commune adoptée à l'unanimité	03.03.2008

2. OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La Commission européenne a adopté le 13 décembre 2006 une série de mesures visant à soutenir la revitalisation du secteur des chemins de fer en éliminant les obstacles à la circulation des trains sur le réseau ferroviaire européen.

La Commission a lancé cette initiative pour deux raisons principales:

- faciliter la libre circulation des trains au sein de l'UE en rendant plus transparente et efficace la procédure de mise en service des locomotives.
- simplifier l'environnement réglementaire en consolidant et fusionnant les directives sur l'interopérabilité ferroviaire.

Une de ces mesures consiste à modifier le règlement ayant institué l'agence ferroviaire européenne afin d'y inclure de nouvelles tâches dans le but de faciliter la libre circulation des trains. Notamment:

- développer un document de référence permettant de mettre en correspondance toutes les règles nationales appliquées par les États membres dans le domaine de la mise en service de matériel roulant ;
- organiser les travaux du réseau des autorités nationales de sécurité afin de réduire progressivement la quantité de règles nationales imposées par chaque État et identifier celles qui peuvent être considérées comme équivalentes ;
- produire des avis techniques sur demande des autorités nationales de sécurité ou de la Commission.

D'autre part, à l'occasion de cette modification du règlement, il est apparu judicieux de préciser plusieurs tâches sur la base de l'expérience acquise suite à la mise en place de l'Agence, notamment dans le cadre de la mise en place du système ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) et des registres du matériel roulant.

3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION COMMUNE

Les trois institutions ont tenté de faciliter l'obtention d'un accord rapide en première lecture sur ce dossier. Néanmoins, ceci n'a pu être possible en raison des demandes du Parlement européen ayant trait principalement au rôle à jouer par l'Agence par rapport aux autorités nationales de sécurité. La position commune du Conseil, adoptée à l'unanimité, ne contrevient pas aux objectifs essentiels et à la philosophie de la proposition de la Commission.

En outre, la position commune du Conseil intègre déjà une partie des amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture et assure la cohérence nécessaire avec la refonte des directives relatives à l'interopérabilité ferroviaire (proposition COM(2006)783 final – 2006/273 (COD)), qui a fait l'objet d'un accord en première lecture.

4. COMMENTAIRES DÉTAILLÉS DE LA COMMISSION

4.1. Amendements du Parlement européen acceptés par la Commission et incorporés en totalité ou en partie dans la position commune

Tout l'amendement 2 à l'exception de l'avant dernier paragraphe, car il revient à l'Agence et au groupe de travail devant être mis en place d'organiser leurs travaux en fonction de l'importance des différents paramètres.

L'amendement 3, mais il serait néanmoins plus approprié de ne pas fixer une date en terme absolu mais de lier cette échéance en fonction de l'entrée en vigueur du règlement.

L'amendement 7 en ligne avec l'accord en première lecture sur la proposition de refonte des directives relatives à l'interopérabilité ferroviaire.

Concernant l'amendement 9, le principe de l'extension des contrats d'agents temporaires recrutés par l'Agence ferroviaire permet de garantir la continuité du service, mais ce principe devrait être prévu uniquement pour les dix premières années d'activité de l'Agence ferroviaire car vers 2010 la majorité des contrats actuels seront arrivés à échéance. En effet, après 2010, il y aura une dispersion des échéances des contrats, ce qui permettra une meilleure continuité du service.

4.2. Amendements du Parlement européen rejetés par la Commission et non incorporés en totalité ou en partie dans la position commune

L'amendement 1 préjuge de la possibilité pour le Directeur exécutif de mettre en place tout groupe de travail qu'il estimerait nécessaire pour remplir sa mission. Cela fait partie de ses compétences générales décrites à l'article 30 du Règlement instituant l'Agence.

Pour ce qui est de l'amendement 4, il est à noter que dans le cadre des négociations ayant abouti à un accord en première lecture sur la proposition de refonte des directives relatives à l'interopérabilité ferroviaire, les trois institutions se sont accordées sur un amendement

prévoyant un rapport à effectuer par la Commission sur les modes de coopération possibles entre les autorités nationales de sécurité et l'Agence. Avant de s'engager dans la voie suggérée par l'amendement 4, il conviendrait par conséquent d'étudier plus en détail cette question.

L'amendement 5: il est prématuré de demander à l'Agence ferroviaire de fournir un avis technique sur une décision négative prise par l'autorité de sécurité pour ce qui concerne l'octroi d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité (les recours prévus dans la directive dans sa version actuelle ne semblent pas insuffisants ou problématiques). En revanche, le nouvel article 21bis prévu dans le texte de la position commune permet de clarifier les différentes tâches de l'Agence pour ce qui concerne le rôle de l'Agence dans le cadre des projets ERTMS. L'amendement 8 porte lui-aussi sur ce dernier point.

L'amendement 6, car l'article 16 bis doit être cohérent avec les dispositions qui seront arrêtées dans la modification de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ((proposition COM(2006)784 final – 2006/272 (COD)). Il faut que cet article soit conforme avec la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et d'évaluation de la conformité ainsi qu'avec les travaux récents de l'Agence en matière de SMS (Safety Management System). Par ailleurs, il ne faut pas préjuger de l'évaluation d'impact à réaliser par l'Agence, ni fixer dans la législation un modèle commercial qui peut encore évoluer.

5. CONCLUSION

La Commission estime que la position commune adoptée le 3 mars 2008 à l'unanimité contribue aux objectifs essentiels et à la philosophie de sa proposition, et qu'elle peut donc la soutenir.