

PARLEMENT EUROPÉEN

1999



2004

Document de séance

FINAL
A5-0441/2002

5 décembre 2002

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instituant
une Agence ferroviaire européenne
(COM(2002) 23 – C5-0046/2002 – 2002/0024(COD))

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

Rapporteur: Gilles Savary

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en gras et italique. Le marquage en italique maigre est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PAGE RÉGLEMENTAIRE.....	4
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	34
AVIS DE LA COMMISSION DES BUDGETS.....	40

PAGE RÉGLEMENTAIRE

Par lettre du 24 janvier 2002, la Commission a présenté au Parlement, conformément à l'article 251, paragraphe 2, et à l'article 71, paragraphe 1, du traité CE, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instituant une Agence ferroviaire européenne (COM(2002) 23 – 2002/0024 (COD)).

Au cours de la séance du 27 février 2002, le Président du Parlement a annoncé qu'il avait renvoyé cette proposition, pour examen au fond, à la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et, pour avis, à la commission des budgets, à la commission du contrôle budgétaire, à la commission juridique et du marché intérieur ainsi qu'à la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie (C5-0046/2002).

Au cours de sa réunion du 21 février 2002, la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme avait nommé Gilles Savary rapporteur.

Au cours de ses réunions des 11 juillet, 4 et 5 novembre et 27 novembre 2002, elle a examiné la proposition de la Commission ainsi que le projet de rapport.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté le projet de résolution législative par 50 voix et 1 abstention.

Étaient présents au moment du vote Luciano Caveri (président), Rijk van Dam et Helmuth Markov (vice-présidents), Gilles Savary (rapporteur et vice-président), Sylviane H. Ainardi, Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Luigi Cocilovo, Danielle Darras, Jean-Maurice Dehousse (suppléant Wilhelm Ernst Piecyk), Jan Dhaene, Den Dover (suppléant Christine de Veyrac), Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Catherine Guy-Quint (suppléant John Hume), Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Karsten Knolle (suppléant Ingo Schmitt), Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Nelly Maes, Emmanouil Mastorakis, Véronique Mathieu (suppléant Alain Esclopé, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), Erik Meijer, James Nicholson, Camilo Nogueira Román, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Giovanni Pittella, Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (suppléant Francesco Musotto), Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Hannes Swoboda (suppléant Mark Francis Watts), Roseline Vachetta (suppléant Alonso José Puerta), Joaquim Vairinhos, Ari Vatanen, Herman Vermeer et Brigitte Wenzel-Perillo (suppléant José Javier Pomés Ruiz).

L'avis de la commission des budgets est joint au présent rapport; la commission du contrôle budgétaire, la commission juridique et du marché intérieur et la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie ont décidé les 16 avril et 27 mars 2002 qu'elles n'émettraient pas d'avis.

Le rapport a été déposé le 5 décembre 2002.

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE

Résolution législative du Parlement européen sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instituant une Agence ferroviaire européenne (COM(2002) 23 – C5-0046/2002 – 2002/0024(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2002) 23¹),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 71, paragraphe 1 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C5-0046/2002),
 - vu l'article 67 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et l'avis de la commission des budgets (A5-0441/2002),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. considère que l'action à l'examen est une action nouvelle dont le financement est compatible avec les plafonds de la rubrique 3 des perspectives financières actuelles et ne nécessite aucune réduction d'autres politiques.
 3. demande à être à nouveau saisi au cas où la Commission entendrait modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 4. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1
Considérant 6 bis (nouveau)

(6 bis) Afin d'accompagner et de promouvoir la constitution d'un espace ferroviaire européen sans frontières et de contribuer à la revitalisation du secteur ferroviaire tout en renforçant ses indispensables atouts en matière de sécurité, l'Agence ferroviaire européenne doit contribuer au développement d'une

¹ JO C 126 E du 28.5.2002, p. 323.

véritable culture ferroviaire européenne et constituer un outil essentiel de dialogue, de concertation et d'échanges entre tous les acteurs du monde ferroviaire, dans le respect des compétences de chacun.

Justification

La constitution d'un espace ferroviaire européen sans frontières ne réussira que si l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire parviennent à dépasser le cadre d'une approche qui reste encore trop marquée, jusqu'à aujourd'hui, par des logiques nationales. A cet égard, l'Agence peut constituer un formidable creuset au service de l'émergence d'une culture ferroviaire européenne, à travers le dialogue et la concertation. Il convient toutefois de veiller à ce que ce mouvement ne s'accompagne pas d'une segmentation à l'excès de l'accomplissement des missions actuelles de sécurité, dont l'intégration a manifestement fait ses preuves et constitue une garantie de fiabilité. De même, il convient de continuer à privilégier la dissociation ou la séparation des fonctions ferroviaires plutôt que la désintégration pure et simple du contrôle et de la mise en œuvre de la sécurité.

Amendement 2

Considérant 6 ter (nouveau)

(6 ter) Dans le cadre de cette directive, les organisations représentant le secteur sont les représentants des entreprises ferroviaires, les représentants des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, les représentants des personnels des entreprises ferroviaires, les représentants des industries ferroviaires et les représentants des utilisateurs des transports ferroviaires de marchandises.

Justification

Cette définition doit être rappelée pour lever toute ambiguïté possible.

Amendement 3
Considérant 15

(15) Les qualifications professionnelles requises pour la conduite des trains constituent un élément important à la fois pour la sécurité et pour l'interopérabilité en Europe. C'est en outre une condition pour permettre la libre circulation des travailleurs dans le secteur ferroviaire. Cette question doit être abordée dans le respect du cadre existant en matière de dialogue social. L'Agence **doit** fournir le support technique nécessaire à la prise en compte de cet aspect au niveau européen.

(15) Les qualifications professionnelles requises pour la conduite des trains constituent un élément important à la fois pour la sécurité et pour l'interopérabilité en Europe. C'est en outre une condition pour permettre la libre circulation des travailleurs dans le secteur ferroviaire. Cette question doit être abordée dans le respect du cadre existant en matière de dialogue social. L'**Union européenne, sous sa responsabilité, délègue à l'Agence la tâche de** fournir le support technique nécessaire à la prise en compte de cet aspect au niveau européen.

Justification

Les agences sont des organismes communautaires créés par voie de règlement communautaire pour accomplir des tâches communautaires. La Commission délègue, conformément aux dispositions du traité, des tâches spécifiques et techniques à des agences décentralisées et doit assurer le contrôle politique et budgétaire de ces organismes.

Amendement 4
Considérant 19

(19) Pour bien remplir ses missions, l'Agence doit disposer de la personnalité juridique et d'un budget autonome alimenté principalement par une contribution de la Communauté. Afin d'assurer **l'indépendance de l'Agence dans sa** gestion quotidienne et **dans les** avis et recommandations qu'elle rend, il est important que le directeur exécutif **soit doté d'une** pleine responsabilité **et que le personnel** de l'Agence **soit indépendant**.

(19) Pour bien remplir ses missions, l'Agence doit disposer de la personnalité juridique et d'un budget autonome alimenté principalement par une contribution de la Communauté. Afin d'assurer **le contrôle de la** gestion quotidienne **de l'Agence** et **pour ce qui est des** avis et recommandations qu'elle rend, il est important que le directeur exécutif **se voie déléguer** une pleine responsabilité **en ce qui concerne l'organigramme** de

l'Agence, une fois approuvé par l'autorité budgétaire.

Justification

De 1995 à 2001, les agences décentralisées ont augmenté leur personnel de 366 %, ce qui a eu une incidence budgétaire considérable, en particulier en matière de pensions. Comme il le demande dans son avis sur la refonte du règlement financier, le Parlement devrait donc conserver le contrôle des organigrammes.

Amendement 5 Considérant 20

(20) Le Conseil d'administration de l'Agence doit traduire dans sa composition l'équilibre entre les deux branches de l'exécutif communautaire et garantir le principe de responsabilité de l'exécutif devant le Parlement européen. Sur la base des orientations proposées dans Le Livre blanc sur la gouvernance du 25 juillet 2001, la Commission et les Etats membres doivent donc être représentés à parité dans un conseil d'administration doté des pouvoirs nécessaires pour établir le budget, vérifier son exécution, adopter les règles financières appropriées, mettre en place des procédures de travail transparentes pour les décisions de l'Agence et nommer le directeur exécutif. Afin de garantir la transparence des décisions du Conseil d'administration, des représentants des secteurs concernés doivent participer aux délibérations, mais sans droit de vote car celui-ci est réservé aux représentants de la puissance publique qui doivent rendre compte devant les autorités de contrôle démocratique. *Ces derniers sont nommés par la Commission sur la base de leur mérite propre et de leur expérience dans le domaine ferroviaire et non en tant que représentants d'organisations*

(20) Le Conseil d'administration de l'Agence doit traduire dans sa composition l'équilibre entre les deux branches de l'exécutif communautaire et garantir le principe de responsabilité de l'exécutif devant le Parlement européen. Sur la base des orientations proposées dans Le Livre blanc sur la gouvernance du 25 juillet 2001, la Commission et les Etats membres doivent donc être représentés à parité dans un conseil d'administration doté des pouvoirs nécessaires pour établir le budget, vérifier son exécution, adopter les règles financières appropriées, mettre en place des procédures de travail transparentes pour les décisions de l'Agence et nommer le directeur exécutif. Afin de garantir la transparence des décisions du Conseil d'administration, des représentants des secteurs concernés (*entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, industrie ferroviaire, syndicats représentant le personnel des entreprises ferroviaires et représentants des utilisateurs des transports ferroviaires de marchandises*) doivent participer aux délibérations, mais sans droit de vote car celui-ci est réservé aux représentants de la puissance publique qui doivent rendre

professionnelles particulières.

compte devant les autorités de contrôle démocratique. *Les représentants des secteurs concernés sont désignés par leurs organisations professionnelles européennes respectives.*

Justification

L'Agence à travers ses missions techniques doit favoriser l'émergence d'une culture ferroviaire européenne, aujourd'hui encore trop neutralisée par des logiques nationales. A cet effet, il est important que l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire y soient reconnus et représentés. Dès lors, le choix des personnalités qualifiées ne peut être laissé au seul pouvoir discrétionnaire de la Commission européenne. Il importe en effet, dans un souci de concertation et de dialogue mais aussi d'efficacité que ces personnalités qualifiées soient statutairement représentatives de la diversité du secteur ferroviaire et soient, à cette fin portées au nombre de quatre à savoir: une personnalité qualifiée représentant les entreprises ferroviaires; une personnalité qualifiée représentant les gestionnaires d'infrastructures; une personnalité qualifiée représentant les industries ferroviaires; une personnalité qualifiée représentant les personnels des entreprises ferroviaire (les personnels étant partie prenante à la mise en œuvre opérationnelle de la sécurité et de l'interopérabilité).

Cette proposition reprend par ailleurs la position défendue par le Parlement européen lors des débats à propos de l'Autorité européenne de sécurité alimentaire.

Amendement 6 Considérant 21

(21) Les travaux de l'Agence doivent être menés de façon transparente et sa gestion doit être soumise à toutes les dispositions existantes en matière de bonne gestion et de lutte contre la fraude. Le contrôle effectif du Parlement européen doit être assuré et il doit pour cela **avoir la possibilité d'**auditionner le Directeur exécutif de l'Agence.

(21) Les travaux de l'Agence doivent être menés de façon transparente et sa gestion doit être soumise à toutes les dispositions existantes en matière de bonne gestion, **de procédures budgétaires** et de lutte contre la fraude. Le contrôle effectif du Parlement européen doit être assuré et il doit pour cela auditionner le Directeur exécutif de l'Agence.

Justification

Les agences sont des organismes communautaires créés par voie de règlement communautaire pour accomplir des tâches communautaires. La Commission délègue, conformément aux dispositions du traité, des tâches spécifiques et techniques à des agences

décentralisées et doit assurer le contrôle politique et budgétaire de ces organismes.

Amendement 7
Considérant 21 bis (nouveau)

(21 bis) Au cours des dernières années, à mesure que l'on créait plus d'agences décentralisées, l'autorité budgétaire a cherché à améliorer la transparence et le contrôle de la gestion du financement communautaire qui leur est accordé, en particulier en ce qui concerne la budgétisation des redevances, le contrôle financier, le pouvoir de décharge, la contribution au régime de pension et la procédure budgétaire interne (code de conduite).

Justification

Mettant en œuvre des politiques communautaires, employant un personnel de plus en plus nombreux et étant tributaires, en tout ou en partie, d'une subvention communautaire, les agences décentralisées devraient être soumises aux procédures budgétaires générales.

Amendement 8
Article 1, paragraphe 1

1. Le présent règlement établit une Agence ferroviaire européenne, ci-après dénommée "Agence".

1. Le présent règlement établit une Agence ferroviaire européenne, ci-après dénommée "Agence", ***placée sous la responsabilité directe de l'Union européenne.***

Amendement 9
Article 1, paragraphe 2

2. L'Agence a pour objectif de contribuer sur le plan technique à la mise en œuvre de la législation communautaire visant à renforcer le niveau d'interopérabilité des systèmes ferroviaires et à développer une

2. L'Agence a pour objectif de contribuer sur le plan technique à la mise en œuvre de la législation communautaire visant à ***améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire*** et à renforcer le niveau

approche commune en matière de sécurité du système ferroviaire européen, afin de contribuer à la réalisation d'un espace ferroviaire européen sans frontières et garantissant un niveau de sécurité élevé.

d'interopérabilité des systèmes ferroviaires et à développer une approche commune en matière de sécurité du système ferroviaire européen, afin de contribuer à la réalisation d'un espace ferroviaire européen sans frontières et garantissant un niveau de sécurité élevé.

Justification

Référence explicite à faire à l'objectif de cette Agence.

Amendement 10
Article 1, paragraphe 3

3. Dans la poursuite de ces objectifs, l'Agence prend pleinement en compte le processus d'élargissement de l'Union européenne *et* les contraintes spécifiques relatives aux liaisons ferroviaires avec les pays tiers.

3. Dans la poursuite de ces objectifs, l'Agence prend pleinement en compte le processus d'élargissement de l'Union européenne ***en associant des représentants des pays candidats à ses travaux. Elle prend aussi en compte*** les contraintes spécifiques relatives aux liaisons ferroviaires avec les pays tiers.

Justification

Se justifie de lui-même. L'imminence de l'élargissement implique que sur des sujets comme l'interopérabilité et la sécurité qui impliquent des investissements lourds et de long terme, les pays candidats soient dès le départ associés aux travaux de l'Agence.

Amendement 11
Article 1, paragraphe 3 bis (nouveau)

3 bis. Sur la base d'un mandat de la Commission européenne, l'Agence met en œuvre l'ensemble des dispositions d'observation, de collectes statistiques de banques de données, et d'informations sur le transport ferroviaire prévues dans la législation communautaire relative au

secteur ferroviaire.

Justification

Cet amendement vise à élargir les missions de l'Agence et à éviter les doubles emplois, notamment en assurant une compatibilité plus claire entre les missions de centre de ressource, d'observation et de suivi statistique confiées à l'Agence ferroviaire par le présent règlement avec les missions de contrôle confiées à la Commission européenne au titre de l'article 10 ter de la directive 2001/12 ou encore le projet de règlement relatif au relevé statistique des transports par chemins de fer (COM(2000) 798), actuellement en cours de discussion. A cette fin, il est proposé que les missions d'observation et de suivi statistique de l'Agence soient élargies, au-delà des seuls domaines de la sécurité et de l'interopérabilité, à l'ensemble des données statistiques ferroviaires.

Amendement 12

Article 1, paragraphe 3 ter (nouveau)

3 ter. L'Agence est compétente à titre exclusif dans le cadre des tâches et pouvoirs qui lui sont attribués par la loi. L'attribution de tâches et compétences similaires à des organismes nationaux est dès lors exclue.

Justification

Il est nécessaire de prévoir que l'Agence est seule compétente dans le cadre des tâches et pouvoirs qui lui sont attribués par la loi pour éviter tout chevauchement avec des compétences préexistantes d'organismes nationaux des États membres. Le présent amendement exclut l'exercice de compétences similaires au niveau des États membres et supprime le risque de la création de doubles compétences, de réglementations parallèles contradictoires, de processus de décision plus longs et d'une charge administrative accrue pour les compagnies ferroviaires.

Amendement 13

Article 1, paragraphe 3 quater (nouveau)

3 quater. Le fonctionnement de l'Agence doit être entièrement indépendant des parties intéressées et être transparent.

Justification

L'indépendance de l'Agence est essentielle pour qu'elle puisse s'acquitter des tâches qui lui sont confiées.

Amendement 14 Article 3

Participation des professionnels du secteur

1. Pour l'élaboration des recommandations prévues aux articles 6, 7, 12, 14, 16, 17 et 18, l'Agence ***se fonde*** sur l'expertise développée par les professionnels du secteur, en particulier sur l'expérience acquise par l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF).

2. A cette fin, après adoption ***du*** programme de travail ***annuel***, l'Agence ***convient de la composition des groupes de travail avec les organisations professionnelles*** du secteur, ***qui lui font des propositions à cette fin. L'Agence s'assure de la représentativité et de la transparence des travaux de ces groupes.***

Composition des groupes de travail

1. Pour l'élaboration des recommandations prévues aux articles 6, 7, 12, 14, 16, 17 et 18, l'Agence ***forme des groupes de travail. Ces groupes de travail se fondent, d'une part***, sur l'expertise développée par les professionnels du secteur, en particulier sur l'expérience acquise par l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF), ***et d'autre part, sur l'expertise des autorités nationales compétentes. L'Agence s'assure de la représentativité et de la compétence des groupes de travail et elle veille à la transparence des travaux.***

2. A cette fin, après ***son*** adoption, ***le*** programme de travail ***est communiqué par l'Agence aux organisations représentatives*** du secteur. ***Chaque organisation et/ou groupe d'organisation communique à l'agence la liste des experts les plus qualifiés.***

Les autorités nationales de sécurité, définies à l'article 15 de la directive 2004/29/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, désignent les experts pour les groupes de travail auxquels elles souhaitent participer.

L'agence peut compléter si nécessaire les groupes de travail avec des experts indépendants reconnus pour leur compétence dans le domaine concerné.

Pour les travaux prévus aux articles 6, 12, 17, et lorsque ceux-ci ont un impact direct les conditions de travail, la santé et la

sécurité des travailleurs du secteur, des représentants des organisations de travailleurs doivent participer aux groupes de travail concernés.

3. Les groupes de travail sont présidés par un représentant de l'Agence.

3. Les groupes de travail sont présidés par un représentant de l'Agence.

Amendement 15
Article 4, 1er alinéa

Pour les travaux prévus aux articles 6, 12, 17, et lorsque ceux-ci ont un impact direct sur l'environnement social ou les conditions de travail des travailleurs du secteur, l'Agence consulte les partenaires sociaux dans le cadre du comité de dialogue social.

Pour les travaux prévus aux articles 6, 7, 12, **16 et** 17, et lorsque ceux-ci ont un impact direct sur l'environnement social ou les conditions de travail des travailleurs du secteur, l'Agence consulte les partenaires sociaux dans le cadre du comité de dialogue social.

Justification

Élargit le champ d'application de la consultation des partenaires sociaux aux mesures relatives à l'harmonisation des certificats de sécurité (article 7) et à la certification des ateliers de maintenance (article 16) compte tenu de l'impact de ces mesures sur les conditions de travail et l'environnement social, compte tenu en particulier de la perspective de l'élargissement de l'Union.

Amendement 16
Article 4, 2e alinéa

Cette consultation intervient avant que l'Agence ne soumette ses recommandations à la Commission. Les avis émis par le comité de dialogue social sont transmis par l'Agence à la Commission et par la Commission au comité visé à l'article 21 de la Directive 2001/16/CE.

Cette consultation intervient avant que l'Agence ne soumette ses recommandations à la Commission. Les avis émis par le comité de dialogue social sont transmis par l'Agence à la Commission et par la Commission au comité visé à l'article 21 de la directive 2001/16/CE ***et à la directive 96/48, tels que modifiées par la directive xxx (interopérabilité), ainsi qu'à l'article 26 de la directive xxx (sécurité ferroviaire).***

Justification

L'amendement vise en outre à préciser que l'article 4 de ce règlement couvre bien le champ des deux directives interopérabilité (grande vitesse et conventionnel), ainsi que la directive sécurité.

Amendement 17 Article 5, 1er alinéa

Pour les travaux prévus aux articles 6 et 12, et lorsque ceux-ci ont un impact direct pour les clients, l'Agence consulte les organisations représentatives des usagers et des clients du fret ferroviaire. La liste des organisations à consulter est mise au point par le comité visé à l'article 21 de la Directive 2001/16/CE.

Pour les travaux prévus aux articles 6 et 12, et lorsque ceux-ci ont un impact direct pour les clients, l'Agence consulte les organisations représentatives des usagers et des clients du fret ferroviaire. La liste des organisations à consulter est mise au point par le comité visé à l'article 21 de la directive 2001/16/CE **et à la directive 96/48, tels que modifiées par la directive xxx (interopérabilité, ainsi qu'à l'article 26 la directive xxx (sécurité ferroviaire).**

Justification

Cet amendement vise à préciser que l'article 5 de ce règlement couvre bien le champ des deux directives interopérabilité (grande vitesse et conventionnel) et la directive sécurité.

Amendement 18 Article 5, 2e alinéa

Cette consultation intervient avant que l'Agence ne soumette ses propositions à la Commission. Les avis émis par les organisations concernées sont transmis par l'Agence à la Commission et par la Commission au Comité visé à l'article 21 de la Directive 2001/16/CE.

Cette consultation intervient avant que l'Agence ne soumette ses propositions à la Commission. Les avis émis par les organisations concernées sont transmis par l'Agence à la Commission et par la Commission au Comité visé à l'article 21 de la directive 2001/16/CE. **et de la directive 96/48, tels que modifiées par la directive xxx (interopérabilité), ainsi qu'à l'article 26 de la directive xxx (sécurité ferroviaire).**

Justification

Cet amendement vise à préciser que l'article 5 de ce règlement couvre bien le champ des deux directives interopérabilité (grande vitesse et conventionnel) et de la directive sécurité.

Amendement 19
Article 5 bis (nouveau)

Article 5 bis

Création des comités consultatifs

Deux comités consultatifs permanents sont institués au sein de l'Agence:

a) Afin de faciliter la mise en œuvre de l'article 6.4 du présent règlement, un comité de représentants des autorités nationales de sécurité et des organismes d'inspection tels que visés à la directive xxx (sur la sécurité ferroviaire).

b) Afin de faciliter la mise en œuvre de l'article 9 du présent règlement, un comité de représentants des autorités nationales chargées des enquêtes telles que visées à la directive xxx (sur la sécurité ferroviaire).

Ces comités sont réunis au moins une fois par an et, en tant que besoin, à l'initiative du directeur exécutif de l'Agence pour aider l'Agence dans l'accomplissement de ses missions.

Justification

Afin que l'Agence favorise l'émergence d'une culture ferroviaire européenne, à travers le dialogue et la concertation, il importe qu'elle soit un vecteur d'échanges entre les différentes autorités nationales, agissant dans le domaine de la sécurité. Il convient donc d'inciter l'Agence à les réunir régulièrement ce qui ne pourra en outre que faciliter l'accomplissement de ses missions.

Amendement 20
Article 7

En vue de l'application de l'article 14 de la directive sur la sécurité ferroviaire, relatif à l'harmonisation des certificats de sécurité, l'Agence élabore et recommande un format harmonisé pour le certificat de sécurité, comprenant une version électronique, et un format harmonisé de demande de certificat de sécurité, **comprenant la liste des éléments essentiels à fournir.**

En vue de l'application de l'article 14 de la directive sur la sécurité ferroviaire, relatif à l'harmonisation des certificats de sécurité, l'Agence élabore et recommande un format harmonisé pour le certificat de sécurité, comprenant une version électronique, et un format harmonisé de demande de certificat de sécurité. **L'Agence arrête les conditions-cadres pour la délivrance uniforme des certificats de sécurité auxquelles les instances nationales de sécurité doivent se conformer. Les instances nationales de sécurité doivent en l'occurrence agir indépendamment des compagnies ferroviaires nationales.**

Justification

Les compétences en matière de certificats de sécurité doivent être définies de façon précise et claire pour tous les intéressés.

Amendement 21
Article 16

L'Agence développe un système européen de certification des ateliers de maintenance du matériel roulant et formule des recommandations en vue de la réalisation d'un tel système .

L'Agence développe un système européen de certification des ateliers de maintenance du matériel roulant et formule des recommandations, **en prenant pleinement en compte l'objectif d'un niveau de sécurité élevé**, en vue de la réalisation d'un tel système.

Justification

Compte tenu du rôle essentiel des ateliers de maintenance dans le maintien d'un niveau de sécurité élevé, il importe de rappeler que le système de certification qui sera mis en place doit pleinement prendre en compte cet objectif.

Amendement 22
Article 17, paragraphe 1

1. L'Agence **répertorie** les qualifications essentielles requises pour **la conduite** des trains ainsi que les systèmes de formation. **Elle distingue entre les qualifications générales requises par grand type de matériel roulant et les qualifications spécifiques à chaque ligne et chaque matériel.**

1. L'Agence **définit en coopération avec les partenaires sociaux** les qualifications essentielles requises pour **les métiers ferroviaires concernés par la mise en œuvre de la sécurité et de l'interopérabilité** des trains ainsi que les systèmes de formation.

En l'occurrence, elle se fonde sur les exigences essentielles visées à l'article 12 de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire.

Justification

Il est essentiel de faire appel aux connaissances des partenaires sociaux dans l'intérêt d'une conception et d'un développement cohérents sur le plan non seulement des nécessités techniques, mais aussi des nécessités en matière de protection des travailleurs et d'hygiène du travail. Se limiter à une partie du personnel, voilà qui ne sert pas les objectifs, le trafic ferroviaire étant un produit composé qui nécessite une interaction optimale entre l'infrastructure et les services de transport (en ce compris le personnel). De même, il faut tenir dûment compte des règles arrêtées dans la directive relative à la sécurité.

L'interopérabilité et les mesures de sécurité ont un impact sur de nombreux métiers et pas exclusivement sur la conduite des trains . Afin d'assurer un niveau de fiabilité et de sécurité élevé, il importe donc d'élargir le champ de cet article.

Un rôle clair doit être reconnu à l'Agence en ce qui concerne les qualifications professionnelles.

Amendement 23
Article 17, paragraphe 2

2. Pour les qualifications générales, l'Agence **répertorie** par grand type de matériel les qualifications minimales et les formations requises pour les conducteurs afin d'assurer la sécurité des conduites.

2. Pour les qualifications générales, l'Agence **définit** par grand type de matériel les qualifications minimales et les formations requises pour les conducteurs afin d'assurer la sécurité des conduites.

Justification

Un rôle clair doit être reconnu à l'Agence en ce qui concerne les qualifications professionnelles.

Amendement 24
Article 17, paragraphe 3

3. L'Agence **formule des recommandations en vue de la mise en place d'un système d'accréditation des instituts de formation et des diplômes qu'ils délivrent.**

3. L'Agence **s'emploie à mettre en place progressivement un système d'accréditation des dispositifs de formation sans préjudice de la responsabilité pleine et entière confiée à chaque entreprise ferroviaire dans l'habilitation et la reconnaissance de l'aptitude de son personnel de bord.**

En tout état de cause ce système d'accréditation doit prendre en compte les divers aspects de la formation nécessaires à la conduite d'un train en toute sécurité, c'est-à-dire une formation générale (pouvant être en tronc commun) et une formation de secteur, assurant une connaissance de l'engin moteur, de la spécificité de la ligne sur laquelle la conduite sera effectuée ainsi qu'un niveau de formation continue indispensable aux évolutions diverses des technologies et de la ligne.

Justification

Il doit être précisé que l'accréditation ne met pas fin à la responsabilité des instances responsables.

La formation, notamment pour des raisons de sécurité, ne peut s'envisager uniquement sous l'aspect universitaire. Elle doit intégrer des éléments essentiels tels que la connaissance des matériaux et des spécificités des lignes elles-mêmes.

Un rôle clair doit être reconnu à l'Agence en ce qui concerne les qualifications professionnelles.

Amendement 25
Article 19, point (d bis) (nouveau)

(d bis) Les ateliers de maintenance du matériel roulant

Justification

Compte tenu du rôle de l'Agence dans la certification des ateliers de maintenance (article 16), il convient d'élargir le champ de cet article. La mise à disposition de ces informations sera utile à tous.

Amendement 26
Article 19, point (d ter) (nouveau)

(d ter) Les dispositifs de formation

Justification

Compte tenu du rôle de l'Agence dans la définition des qualification professionnelles (article 17), il convient d'élargir le champ de cet article. La mise à disposition de ces informations sera utile à tous.

Amendement 27
Article 20, alinéa 1 bis (nouveau)

En outre, l'Agence peut réaliser à la demande de la Commission européenne, du Parlement européen ou du Conseil des Ministres, des études.

Justification

Il importe que toutes les institutions européennes puissent bénéficier de la capacité d'expertise dont va bénéficier l'agence et qu'elles puissent également disposer grâce à l'agence d'études sur des questions d'actualité si elles le désirent.

Amendement 28
Article 22, paragraphe 2

2. Le siège de l'Agence est fixé par les

2. Le siège de l'Agence est fixé par les

autorités compétentes, au plus tard six mois après l'adoption du présent règlement, sur proposition de la Commission.

autorités compétentes, au plus tard six mois après l'adoption du présent règlement, sur proposition de la Commission. ***La proposition doit prévoir, si possible, la nécessité d'une contribution financière du pays d'accueil.***

Justification

La question du siège des agences est devenue un sujet de controverse entre les institutions et parmi les États membres. Le Parlement européen a fait remarquer ce qu'il en coûte de retarder les décisions, les agences devant alors se mettre au travail sur une base temporaire, dans l'attente d'un siège définitif. Dans certains cas, des États membres ont contribué à la mise en place de l'Agence en fournissant le terrain ou un bâtiment. De telles contributions ne concernent pas uniquement les États membres considérés: elles représentent aussi des économies pour le budget communautaire.

Amendement 29

Article 24, paragraphe 3, premier tiret

– d'agents recrutés parmi les professionnels du secteur en fonction de leurs qualifications et de leur expérience en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire;

– d'agents recrutés parmi les professionnels du secteur en fonction de leurs qualifications et de leur expérience en matière de sécurité ***(et notamment de la sécurité et de la santé au travail du personnel)*** et d'interopérabilité ferroviaire;

Justification

Une attention permanente et spéciale doit être accordée à la problématique de la sécurité du personnel, et par conséquent de sa santé.

Amendement 30
Article 24, paragraphe 3 bis (nouveau)

3 bis. Le tableau des effectifs de l'Agence est publié au budget, après son adoption définitive par l'autorité budgétaire.

Justification

Pour des raisons de transparence budgétaire et d'harmonisation avec les deux premières agences (Fondation de Dublin et Cedefop), les tableaux des effectifs de toutes les agences, tels qu'adoptés par l'autorité budgétaire, devraient être annexés au budget général.

Amendement 31
Article 25

Fonctions et attributions du directeur exécutif

1. L'Agence est gérée par son directeur exécutif. ***Le directeur exécutif est responsable du gestion courante de l'Agence et agit en toute indépendance. Il ne sollicite ni n'accepte aucune instruction d'aucun gouvernement ni d'aucun autre organisme ou entreprise.***

2. Le directeur exécutif:

(a) prépare le programme de travail et après accord de la Commission le soumet au conseil d'administration;

(b) prend les dispositions nécessaires pour mettre en œuvre le programme de travail. Il répond à toutes demandes d'assistance de la Commission;

Fonctions et attributions du directeur exécutif

1. L'Agence est gérée par son directeur exécutif, ***qui est totalement indépendant dans l'exercice de ses fonctions, sans préjudice des compétences respectives de la Commission et du conseil d'administration.***

2. Le directeur exécutif est investi des fonctions et pouvoirs suivants:

a) il prépare le programme de travail et le soumet au conseil d'administration après consultation de la Commission. Il prend les dispositions nécessaires pour le mettre en œuvre. Il répond à toutes demandes d'assistance de la Commission ou d'un État membre;

b) il décide de la mise en œuvre des visites prévues à l'article 3, après consultation de la Commission et en fonction de la politique définie par le conseil d'administration;

(c) prend les dispositions nécessaires, notamment l'adoption d'instructions administratives internes et la publication de notices, pour assurer le fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement;

(d) met en place un système efficace de suivi afin de pouvoir comparer les résultats de l'Agence avec ses objectifs opérationnels. Et sur cette base, prépare chaque année un projet de rapport général et le soumet au conseil d'administration;

(e) met en place une pratique d'évaluation régulière correspondant aux normes professionnelles reconnues;

(f) exerce à l'égard du personnel les pouvoirs indiqués à l'article 23, paragraphe 2;

(g) établit des estimations des recettes et des dépenses de l'Agence, en application de l'article 38, et exécute le budget en application de l'article 39.

3. Le directeur exécutif peut être assisté d'un ou de plusieurs chefs d'unité. Il ne peut déléguer les pouvoirs qui lui sont conférés.

c) il prend toutes les dispositions nécessaires, notamment l'adoption d'instructions administratives internes et la publication d'avis, pour assurer le fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement;

d) il met en place un système efficace de suivi afin de pouvoir comparer les résultats de l'Agence avec ses objectifs opérationnels. Sur cette base, le directeur exécutif prépare chaque année un projet de rapport général et le soumet au conseil d'administration. Il met en place des procédures d'évaluation régulière correspondant aux normes professionnelles reconnues;

e) il exerce à l'égard du personnel les pouvoirs visés à l'article 24, paragraphe 2;

f) il établit des estimations des recettes et des dépenses de l'Agence, en application de l'article 38, et exécute le budget conformément à l'article 39.

3. Le directeur exécutif peut être assisté d'un ou de plusieurs chefs d'unité. En cas d'absence ou d'empêchement, un des chefs d'unité le remplace.

Justification

Suppression s'expliquant par le fait que les tâches et compétences du directeur exécutif ne correspondent pas à celle de l'Agence européenne pour la sécurité maritime qui met davantage l'accent sur l'expertise.

Les tâches et pouvoirs du directeur de l'Agence ferroviaire européenne doivent correspondre à ceux du directeur de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Amendement 32
Article 26, paragraphe 1

1. Le directeur exécutif de l'Agence est nommé par le conseil d'administration sur proposition de la Commission. Le pouvoir de révoquer le directeur exécutif appartient au conseil d'administration, **statuant sur proposition de la Commission**. Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans. Ce mandat peut être prolongé une fois pour une durée maximale de deux ans.

1. Le directeur exécutif de l'Agence est nommé, **sur la base de son mérite ainsi que de ses compétences et de son expérience dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaire**, par le conseil d'administration sur proposition de la Commission. **La Commission européenne peut proposer un ou plusieurs candidat(e)s. Le Parlement européen peut auditionner les candidats et émettre un avis.** Le pouvoir de révoquer le directeur exécutif appartient au conseil d'administration. **La Commission européenne peut faire une proposition en ce sens. Le Parlement européen peut émettre un avis sur la proposition de révocation du directeur exécutif.** Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans. Ce mandat peut être prolongé une fois pour une durée maximale de deux ans.

Justification

Cet amendement vise à renforcer les possibilités de contrôle démocratique exercées par le Parlement européen sur l'Agence. Compte tenu du rôle clef du directeur exécutif dans le fonctionnement de l'Agence, il apparaît conforme à l'équilibre institutionnel que le Parlement européen soit associé à sa nomination ou à sa révocation.

L'amendement proposé s'aligne sur la rédaction retenue dans les règlements portant création de l'Agence européenne de sécurité aérienne (article 30) et de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (article 16).

Amendement 33
Article 28, paragraphe 1

1. L'Agence a un conseil d'administration.

1. L'Agence a un conseil d'administration **présidé par la Commission**.

Justification

Les agences sont des organismes communautaires créés par voie de règlement communautaire pour accomplir des tâches communautaires. La Commission délègue, conformément aux dispositions du traité, des tâches spécifiques et techniques à des agences décentralisées et doit assurer le contrôle politique et budgétaire de ces organismes.

Amendement 34 Article 28, point (b)

(b) adopte avant le 31 mars de chaque année le rapport général de l'Agence pour l'année précédente, et le transmet à la Commission, au Conseil et au Parlement européen;

(b) adopte avant le 31 mars de chaque année le rapport général de l'Agence pour l'année précédente, et le transmet **le 15 juin au plus tard** à la Commission, au Conseil et au Parlement européen, **à la Cour des comptes et aux États membres;**

Justification

Cet amendement reprend les dispositions approuvées dans le cadre de l'agence sur la sécurité maritime.

Amendement 35 Article 29, paragraphe 1, 3e tiret

- **Trois** personnalités **indépendantes**, sans droit de vote, nommées par **la Commission pour leur expertise reconnue dans le secteur**

- **Cinq** personnalités **qualifiées représentatives**, sans droit de vote, nommées par **leurs organisations européennes professionnelles respectives à savoir:**

- **un(e) représentant(e) des entreprises ferroviaires**

- **un(e) représentant(e) des gestionnaires d'infrastructure ferroviaires**

- **un(e) représentant(e) des industries ferroviaires**

- **un(e) représentant(e) des personnels des entreprises ferroviaires**

- **un(e) représentant(e) des utilisateurs des transports ferroviaires de marchandises.**

Justification

L'Agence à travers ses missions techniques doit favoriser l'émergence d'une culture ferroviaire européenne, aujourd'hui encore trop neutralisée par des logiques nationales. A cet effet, il est important que l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire y soient reconnus et représentés. Dès lors, le choix des personnalités qualifiées ne peut être laissé au seul pouvoir discrétionnaire de la Commission européenne. Il importe en effet, dans un souci de concertation et de dialogue mais aussi d'efficacité que ces personnalités qualifiées soient statutairement représentatives de la diversité du secteur ferroviaire et soient, à cette fin portées au nombre de quatre à savoir: une personnalité qualifiée représentant les entreprises ferroviaires; une personnalité qualifiée représentant les gestionnaires d'infrastructures; une personnalité qualifiée représentant les industries ferroviaires; une personnalité qualifiée représentant les personnels des entreprises ferroviaire (les personnels étant partie prenante à la mise en œuvre opérationnelle de la sécurité et de l'interopérabilité).

Cette proposition reprend par ailleurs la position défendue par le Parlement européen lors des débats à propos de l'Autorité européenne de sécurité alimentaire.

Amendement 36

Article 29, paragraphe 2 bis (nouveau)

2 bis. Le cas échéant, la participation de représentants de pays tiers européens ainsi que les conditions de cette participation sont fixées par les dispositions visées au règlement intérieur.

Justification

La composition du conseil d'administration est ainsi alignée sur celle de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Amendement 37

Article 33

Visites dans les États membres

1. Afin de remplir les tâches qui lui sont confiées par les articles 8, 9, 10, 13 et 15, l'Agence peut effectuer, à la demande de la Commission, des visites dans les États

Visites dans les États membres

1. Afin de mener à bien les tâches qui lui sont confiées, l'Agence peut effectuer des visites dans les États membres, conformément à la politique définie par le

membres. Les autorités nationales des États membres facilitent le travail du personnel de l'Agence, en vue du bon déroulement des visites. Les fonctionnaires de l'Agence sont habilités:

- a) à examiner les dossiers, données, comptes rendus et tout autre document pertinent concernant la mise en œuvre de la réglementation communautaire sur l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires;*
- b) à faire des copies de tout ou partie de ces dossiers, données, comptes rendus et autre document;*
- c) à demander des explications orales sur place;*
- d) à pénétrer dans tout local, terrain ou moyen de transport.*

2. L'Agence informe l'État membre concerné de la visite prévue, de l'identité des fonctionnaires mandatés, ainsi que de la date à laquelle la visite débute. Les fonctionnaires de l'Agence mandatés pour l'exécution de ces visites exercent leurs pouvoirs sur présentation d'une décision du directeur exécutif de l'Agence spécifiant l'objet et les buts de leur mission.

3. À la fin de chaque visite, et après avoir entendu les entités visitées, l'Agence rédige un rapport et le transmet à la Commission et à l'État membre concerné.

conseil d'administration. Les autorités nationales des États membres facilitent le travail du personnel de l'Agence

2. L'Agence informe l'État membre concerné de la visite prévue, de l'identité des fonctionnaires mandatés, ainsi que de la date à laquelle cette visite débute. Les fonctionnaires de l'Agence mandatés pour effectuer ces visites effectuent celles-ci sur présentation d'une décision du directeur exécutif de l'Agence spécifiant l'objet et les buts de leur mission.

3. À la fin de chaque visite, l'Agence rédige un rapport et le transmet à la Commission et à l'État membre concerné.

Justification

Suppression pour aligner les visites dans les États membres sur les dispositions en vigueur à l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Les visites dans les États membres sont ainsi alignées sur celles de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Amendement 38
Article 35, paragraphe 1

1. Les langues de travail internes de l'Agence sont l'anglais, le français et l'allemand. Les États membres peuvent s'adresser à l'Agence dans la langue communautaire de leur choix.

1. Les dispositions prévues par le règlement n° 1 du 15 avril 1958 portant fixation du régime linguistique de la Communauté économique européenne s'appliquent en ce qui concerne l'Agence.

Justification

L'égalité des langues communautaires doit être assurée aussi dans le cadre de l'Agence.

Amendement 39
Article 37, 1er alinéa

Le règlement (CE) 1049/2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission s'applique aux documents détenus par l'Agence.

Le règlement (CE) 1049/2001 **du Parlement européen et du Conseil** relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission, s'applique aux documents détenus par l'Agence.

Justification

Vise à préciser et à étendre les droits de recours conformément aux dernières dispositions européennes en vigueur sur l'accès des documents au public.

Amendement 40
Article 37, 2e alinéa

Le Conseil d'administration adoptera les **mesures** pratiques **relatives à la mise en** application du règlement (CE) 1049/2001.

Le conseil d'administration adoptera les **modalités** pratiques **d'application** du règlement (CE) 1049/2001 **dans un délai de six mois à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement.**

Justification

Vise à préciser et à étendre les droits de recours conformément aux dernières dispositions européennes en vigueur sur l'accès des documents au public.

Amendement 41
Article 37, 2e alinéa bis (nouveau)

Les décisions prises par l'Agence au titre de l'article 8 du règlement (CE) 1049/2001 sont susceptibles de faire l'objet de voies d'appel, à savoir l'introduction d'une plainte auprès du Médiateur ou d'un recours devant la Cour de justice, dans les conditions prévues respectivement aux articles 195 et 230 du traité CE.

Justification

Visé à préciser et à étendre les droits de recours conformément aux dernières dispositions européennes en vigueur sur l'accès des documents au public.

Amendement 42
Article 38, paragraphe 1

1. Les recettes de l'Agence proviennent:
- d'une contribution de la Communauté;
- d'une contribution éventuelle des Etats tiers participant aux travaux de l'Agence en vertu de l'article 35 ;
- des redevances pour publications, formation et tout autre service assuré par l'Agence.

1. Les recettes de l'Agence proviennent:
- d'une contribution de la Communauté;
- d'une contribution éventuelle des Etats tiers participant aux travaux de l'Agence en vertu de l'article 35 ;
- des redevances pour publications, formation et tout autre service assuré par l'Agence.

La contribution de l'Agence aux pensions est inscrite directement à l'état des recettes de la Commission.

Justification

Depuis la déclaration commune, du 17 novembre 1995, du Parlement et du Conseil, les agences sont tenues de mettre en place des procédures internes transparentes en parallèle à la procédure budgétaire générale, de manière que la subvention communautaire et l'évolution des organigrammes puissent être contrôlées. Pour des raisons de transparence budgétaire et d'harmonisation avec les deux premières agences (Fondation de Dublin et Cedefop), les tableaux des effectifs de toutes les agences, tels qu'adoptés par l'autorité budgétaire, doivent

être annexés au budget général.

Amendement 43
Article 38, paragraphe 5

5. Le conseil d'administration arrête, le 31 mars au plus tard, le projet ***de budget de*** l'exercice suivant, et le transmet à la Commission, qui inscrit sur cette base les estimations correspondantes dans l'avant-projet de budget général des Communautés européennes, qu'elle soumet au Conseil conformément à l'article 272 du traité.

5. Le conseil d'administration arrête, le 31 mars au plus tard, le projet ***d'état prévisionnel, y compris le tableau des effectifs provisoire, assorti du projet de programme de travail, pour*** l'exercice suivant, et le transmet à la Commission, qui inscrit sur cette base les estimations correspondantes dans l'avant-projet de budget général des Communautés européennes, qu'elle soumet au Conseil conformément à l'article 272 du traité.

Justification

Depuis la déclaration commune, du 17 novembre 1995, du Parlement et du Conseil, les agences sont tenues de mettre en place des procédures internes transparentes en parallèle à la procédure budgétaire générale, de manière que la subvention communautaire et l'évolution des organigrammes puissent être contrôlées. Pour des raisons de transparence budgétaire et d'harmonisation avec les deux premières agences (Fondation de Dublin et Cedefop), les tableaux des effectifs de toutes les agences, tels qu'adoptés par l'autorité budgétaire, doivent être annexés au budget général.

Amendement 44
Article 38, paragraphe 6

6. Le conseil d'administration adopte, **au plus tard pour le 15 janvier de l'exercice concerné**, le budget de l'Agence en l'adaptant au besoin à la subvention communautaire **décidée par l'autorité budgétaire**.

6. **Après l'adoption du budget général par l'autorité budgétaire**, le conseil d'administration adopte le budget **et le programme de travail définitifs** de l'Agence en **les** adaptant au besoin à la subvention communautaire. **Il les transmet immédiatement à la Commission et à l'autorité budgétaire.**

Justification

Depuis la déclaration commune, du 17 novembre 1995, du Parlement et du Conseil, les agences sont tenues de mettre en place des procédures internes transparentes en parallèle à la procédure budgétaire générale, de manière que la subvention communautaire et l'évolution des organigrammes puissent être contrôlées.

Amendement 45
Article 38, paragraphe 6 bis (nouveau)

6 bis. Toute modification du budget, en ce compris le tableau des effectifs, est soumise à la procédure définie au paragraphe 5.

Justification

Depuis la déclaration commune, du 17 novembre 1995, du Parlement et du Conseil, les agences sont tenues de mettre en place des procédures internes transparentes en parallèle à la procédure budgétaire générale, de manière que la subvention communautaire et l'évolution des organigrammes puissent être contrôlées.

Amendement 46
Article 38, paragraphe 6 ter (nouveau)

6 ter. Le tableau des effectifs de l'Agence est autorisé par le budget de l'Union.

Justification

Pour des raisons de transparence budgétaire et d'harmonisation avec les deux premières agences (Fondation de Dublin et Cedefop), les tableaux des effectifs de toutes les agences, tels qu'adoptés par l'autorité budgétaire, devraient être annexés au budget général.

Amendement 47
Article 43

Dans les cinq ans qui suivent l'entrée en fonctions de l'Agence, la Commission réalise une évaluation de la mise en œuvre du présent règlement, des résultats obtenus par l'Agence et de ses méthodes de travail. Cette évaluation tient compte de l'avis des représentants de la profession, des partenaires sociaux et des organisations **de clients**. Les résultats de l'évaluation doivent être rendus public. La Commission propose, le cas échéant, une modification du présent règlement.

Dans les cinq ans qui suivent l'entrée en fonctions de l'Agence, la Commission réalise une évaluation de la mise en œuvre du présent règlement, des résultats obtenus par l'Agence et de ses méthodes de travail. Cette évaluation tient compte de l'avis des représentants de la profession, des partenaires sociaux et des organisations **d'utilisateurs**. Les résultats de l'évaluation doivent être rendus public. La Commission propose, le cas échéant, une modification du présent règlement.

Justification

Correction sémantique afin de garder une cohérence dans l'ensemble du règlement: l'article 5 faisant référence aux usagers plutôt qu'aux clients. En outre, la notion d'utilisateurs est plus large que celle de clients.

Amendement 48
Article 43 bis (nouveau)

Par dérogation aux dispositions de l'article 44, le présent règlement n'entre

en vigueur qu'après fixation du siège définitif de l'Agence.

Au cas où une telle décision n'aurait pas été prise dans un délai d'un an à compter de l'achèvement de la procédure législative instituant l'Agence, Bruxelles sera choisi comme siège provisoire et l'Agence y commencera ses activités.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Une série de textes ont été pris en 2001 en vue de créer un espace ferroviaire européen sans frontière (Directives 2001/12/13/14/16 CE).

Eu égard à la dégradation continue de la part modale du rail au sein du marché des transports européens et en anticipation du très prochain élargissement, la Commission nous propose d'accélérer l'ouverture des réseaux ferroviaires des États-membres, d'en consolider et d'en harmoniser le cadre juridique, à travers un nouveau «paquet» de 5 textes soumis à notre examen, dont celui visant à la création d'une Agence ferroviaire européenne.

LES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

A- Une Agence pour accélérer l'interopérabilité et harmoniser la sécurité ferroviaire en Europe

La création d'un espace ferroviaire européen sans frontière apparaît comme une priorité impérieuse pour faire face aux perspectives de croissance exponentielle des trafics routiers et en limiter les nuisances sur le cadre de vie et la sécurité des européens.

Pour ce faire, il est indispensable d'accélérer le vaste chantier de l'interopérabilité technique des réseaux et des composants ferroviaires, engagé en 1996 pour la grande vitesse et en 2001 pour le rail conventionnel.

Ces travaux, conduits par l'AEIF¹, association tripartite représentative des industries ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires nécessite un cadre de travail plus volontariste et contraignant pour aboutir à des mises en œuvre plus rapides.

En second lieu, l'intégration européenne du rail nécessite absolument de préserver les standards de sécurité particulièrement élevés atteints par les chemins de fer européens (100 décès par an, contre 41 000 pour la route).

A cette fin, une législation harmonisée, sur la base des meilleures pratiques, ainsi qu'une concertation permanente et étroite de l'ensemble des autorités responsables de la sécurité ferroviaire des États-membres s'impose à l'échelle européenne.

Conformément aux préconisations du Livre Blanc sur la gouvernance européenne, de telles missions techniques ne sauraient être conduites directement par les services de la Commission, qui par ailleurs s'interdit d'externaliser ces tâches à des consultants extérieurs.

En conséquence, nous ne pouvons que souscrire à la création d'une structure « ad hoc », placée sous le contrôle exécutif de la Commission, comme nous y avons procédé en bien d'autres domaines (médicaments, sécurité alimentaire, sécurité aérienne, sécurité maritime..).

¹ Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire, désignée par la Commission européenne conformément à l'article 2 h et 21 des Directives 96/48 et 2001/16.

B- Une Agence essentiellement technique, sans pouvoir réglementaire

L'Agence ferroviaire proposée par la Commission n'a aucune compétence législative et n'est dotée d'aucun pouvoir réglementaire ou de contrôle autonome. Elle reste un outil au service de la Commission européenne. Elle constitue un outil essentiellement technique, ayant pour double objectif :

- D'assurer une concertation et une coordination permanente des professionnels du secteur ferroviaire des Etats-membres, ainsi que de ceux des Etats tiers, en particulier dans la perspective de l'élargissement, dans les domaines de l'interopérabilité et de la sécurité.
- De produire, en amont du processus réglementaire, des recommandations et avis ayant vocation à être transposés dans le droit communautaire.

L'Agence, dès sa création, sera en particulier chargé d'une double mission (Article 1) :

- Préparer techniquement la mise en œuvre de la législation communautaire sur l'interopérabilité des systèmes ferroviaires (projet de Directive modifiant les Directives 96/48 et 2001/16/CE sur l'interopérabilité grande vitesse d'une part et conventionnelle d'autre part).
- Développer une approche commune en matière de sécurité des systèmes ferroviaires, sur la base du projet de Directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires.

C- Les tâches de l'Agence : concerter, proposer, observer

Le projet de Règlement instituant l'Agence ferroviaire définit précisément ses tâches et ses méthodes de travail.

En matière de sécurité et d'interopérabilité, les compétences de Recommandations et d'Avis de l'Agence sont précisément énoncées :

- A cette fin, elle se dote de comités d'experts « ad hoc » et procède aux études techniques nécessaires à la réalisation de ses missions.
- En outre, elle concerte obligatoirement :
 - les partenaires sociaux (article 4) pour ce qui concerne :
 - les objectifs communs et les méthodes communes de sécurité
 - la définition des spécifications techniques d'interopérabilité (STI), conformément aux Directives existantes
 - les qualifications professionnelles, l'agrément des instituts de formation, les diplômes et les échanges de conducteurs et de formateurs
 - les usagers (article 5) pour ce qui concerne :
 - la définition des objectifs communs de sécurité et des méthodes communes de sécurité

- les spécifications techniques d'interopérabilité, conformément aux textes en vigueur
- De plus, l'Agence constitue un observatoire privilégié de la sécurité :
 - elle assure le suivi de la sécurité sur la base d'indicateurs communs et présente tous les deux ans un rapport public sur les performances des chemins de fer européens en matière de sécurité (Article 9).
 - elle tient un registre public des licences, des certificats de sécurité, des rapports d'enquêtes d'accidents et des dispositions nationales touchant à la sécurité (Article 11).
 - elle participe, sur mandat de la Commission, à des missions de promotion dans le domaine de la sécurité ferroviaire (Article 20).

Enfin, l'Agence constitue un centre de ressources et d'informations sur la sécurité ferroviaire

D- Des moyens limités mais autonomes :

L'Agence Ferroviaire constitue un outil technique à la disposition de la Commission exécutive. Elle est dotée de la personnalité juridique, d'instances de décisions, de personnels et d'un budget.

- Son Conseil d'Administration est composé de six représentants du Conseil, de six représentants de la Commission et de trois personnalités qualifiées, nommées par la Commission et ne disposant pas du droit de vote.
- Son Directeur Exécutif est nommé par le Conseil d'Administration, sur proposition de la Commission, pour un mandat de cinq ans renouvelable une fois.
- Son personnel est composé d'agents temporaires recrutés pour cinq ans maximum.
- Son budget est essentiellement composé d'une contribution de la Communauté s'élevant progressivement jusqu'à 14,5 millions d'euros, soit 0,6% du budget consacré par l'Union au secteur ferroviaire.
- Ses activités sont contrôlées par le Parlement et le Conseil sur la base d'un rapport annuel du Directeur Exécutif. Elles sont assujetties au Règlement 1049/2001 sur l'accès au public des documents de l'Agence et au Règlement 1073/1999, la plaçant sous le contrôle de l'OLAF.
- La Commission réalise, dans les cinq ans suivant sa création, une évaluation du travail de l'Agence.

Avis et propositions de votre rapporteur

Votre Rapporteur souscrit à l'opportunité de création d'une Agence Ferroviaire Européenne et se félicite de ses missions essentielles de préparation technique concertée de l'arsenal réglementaire concernant la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire.

Toutefois, il émet les observations suivantes :

1. Eviter la dilution des missions et de la responsabilité juridique en matière de sécurité.

Votre rapporteur observe que le niveau actuel de sécurité du transport ferroviaire en Europe est, de l'avis général, tout à fait remarquable et qu'en conséquence, les nécessités et les contraintes de l'ouverture des réseaux doivent veiller à être compatibles avec le niveau d'exigence et de sécurité actuellement atteint.

A cet effet, le législateur doit absolument veiller :

- A ne pas niveler par le bas le niveau de sécurité actuel, mais privilégier une généralisation et une transposition des meilleures pratiques existantes.
- A éviter de segmenter à l'excès l'accomplissement des missions actuelles de sécurité, dont l'intégration a manifestement fait ses preuves et constitue une garantie de fiabilité, et donc à privilégier la dissociation ou la séparation des fonctions ferroviaires plutôt que la désintégration pure et simple du contrôle et de la mise en œuvre de la sécurité.
- A responsabiliser juridiquement, voire financièrement, par un dispositif de sanctions, équivalent à celui élaboré dans le domaine maritime (paquet ERIKA I) par exemple, les organismes de certification et de contrôle.

D'une façon générale à ce que, la séparation des missions de sécurité, et au-delà, des entreprises ferroviaires historiques, ne nuisent pas à la détermination de la responsabilité juridique, en cas d'accident.

2. Ne pas multiplier les structures d'observation.

En particulier, éviter les doubles emplois, notamment en assurant une compatibilité plus claire entre les missions de centre de ressource, d'observation et de suivi statistique confiées à l'Agence Ferroviaire avec les missions de contrôle confiées à la Commission européenne au titre de l'article 10ter de la Directive 2001/12, entres autres. A cette fin, il pourrait être envisagé que les missions d'observation et de suivi statistique de l'Agence soient élargies, au-delà des seuls domaines de la sécurité et de l'interopérabilité, à l'ensemble des données ferroviaires et statistiques.

3. Garantir un continuité du travail technique sur l'interopérabilité, en plaçant les travaux de l'AIEF sous la responsabilité de l'Agence, sans qu'elle ne se substitue elle même à l'organisme commun représentatif.

4- Faire de l'Agence le véritable creuset d'une culture ferroviaire européenne. Le rail en Europe s'est organisé sur des logiques nationales qui restent extrêmement praigantes et constituent une entrave à une ouverture rapide des réseaux. Au delà de ses missions techniques d'interopérabilité et de sécurité, l'UE trouverait intérêt à ce que l'Agence constitue le lieu privilégié de l'émergence d'une culture européenne ferroviaire, commune et partagée. A ce titre, elle doit faciliter la concertation et l'échange de bonnes pratiques entre tous les acteurs du monde ferroviaire, dans l'objectif de réaliser une europe ferroviaire, garantissant le plus haut niveau de sécurité et de fiabilité. C'est au nom de cette préoccupation que votre rapporteur propose également de

4.a. Renforcer et institutionnaliser la concertation avec et entre les autorités nationales compétentes, en instituant au sein de l'Agence :

- un comité consultatif permanent des autorités nationales de sécurité
- un comité consultatif permanent des organismes nationaux d'enquête sur les accidents ferroviaires,

4.b Intégrer, dès la création de l'Agence, les représentants des pays de l'élargissement

4.c Rééquilibrer les responsabilités au sein du Conseil d'Administration.

Dès lors qu'il s'agit d'une Agence Exécutive, il est normal que le Parlement européen conserve son indépendance de contrôle à son égard et ne participe pas au Conseil d'Administration. Or, les Etats-membres, représentés par ailleurs dans le comité de l'Article 21, qui émet un avis décisif dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité, ne sauraient y être représentés au sein de l'Agence en tant que co-législateur (ceci supposerait par ailleurs que la représentation de chacun des 15 Etats-membres soit assurée).

Votre Rapporteur est d'avis que ce soit le Conseil, en tant qu'organe exécutif qui soit représenté au sein de l'Agence, d'ou la nécessité de maintenir une stricte égalité entre le nombre de représentants de la Commission européenne et du Conseil.

De plus, il n'apparaît pas équitable que la Commission désigne seule les trois personnalités qualifiées nommées au sein du Conseil d'Administration. Votre Rapporteur propose que ces personnalités qualifiées soient statutairement représentatives de la diversité du secteur ferroviaire et soient, à cette fin portées au nombre de quatre :

- Une personnalité qualifiée représentant les compagnies ferroviaires.
- Une personnalité qualifiée représentant les gestionnaires d'infrastructures,
- Une personnalité qualifiée représentant les industries ferroviaires,
- Une personnalité qualifiée représentant les personnels du secteur ferroviaire, qui sont partie prenante à la mise en œuvre opérationnelle de la sécurité et de l'interopérabilité.

5 - Renforcer les pouvoirs de contrôle du Parlement, par une audition du Directeur Exécutif,

préalable à sa nomination, par la Commission de la Politique Régionale, des Transports et du Tourisme, ainsi que par la définition de possibilités de saisines parlementaires de l'Agence, tant pour des auditions que pour des conseils, des avis, un appui expert ou des études, dans le cadre de ses travaux parlementaires.

22 mai 2002

AVIS DE LA COMMISSION DES BUDGETS

à l'intention de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instituant une Agence ferroviaire européenne
(COM(2002) 23 – C5-0046/2002 – 2002/0024(COD))

Rapporteur pour avis: Wilfried Kuckelkorn

PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 19 mars 2002, la commission des budgets a nommé Wilfried Kuckelkorn rapporteur pour avis.

Au cours de sa réunion du 21 mai 2002, elle a examiné le projet d'avis.

Au cours de cette dernière réunion, elle a adopté les amendements ci-après à l'unanimité.

Étaient présents au moment du vote Terence Wynn (président), Francesco Turchi (vice-président), Wilfried Kuckelkorn (rapporteur pour avis), Kathalijne Maria Buitenweg, Joan Colom i Naval, Den Dover, Bárbara Dührkop Dührkop, Catherine Guy-Quint, Jutta D. Haug, María Esther Herranz García, Ian Stewart Hudghton, Eva Klant, John Joseph McCartin, Juan Andrés Naranjo Escobar, Joaquim Píscarreta, Per Stenmarck, Kyösti Tapio Virrankoski et Ralf Walter.

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Contenu de la proposition

À la suite de l'adoption récente de directives qui prévoient la mise en place d'un cadre commun pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire, pour les licences et les certificats de sécurité et pour l'élaboration progressive de normes d'interopérabilité pour les systèmes ferroviaires au sein du nouveau cadre ouvert des transports internationaux de marchandises, la Commission est amenée à créer une structure spécifique sous la forme d'une agence, conformément à l'orientation nouvelle donnée dans le Livre blanc sur la gouvernance européenne¹.

Selon ce Livre blanc, la Commission doit se concentrer sur les tâches qui lui sont conférées par les traités, en évitant de consacrer des ressources à des activités trop techniques. Cette orientation est aussi préconisée dans une étude réalisée, pour la DG TREN, concernant l'externalisation de certaines tâches et qui portait en particulier sur l'élaboration de normes techniques dans le secteur ferroviaire.

Selon la Commission, une intervention communautaire par le biais de la structure en question est justifiée par les considérations suivantes:

- la nécessité d'intervenir au niveau communautaire en matière de sécurité ferroviaire;
- la nécessité de garantir, d'abord, un niveau de sécurité élevé dans un marché ouvert à un nombre de plus en plus important d'opérateurs, puis de permettre l'utilisation effective des droits d'accès à l'infrastructure, sans quoi des règles de sécurité nationales incompatibles entre elles viendraient constituer de nouvelles barrières à l'entrée;
- la nécessité d'accélérer le processus d'interopérabilité en lui donnant des moyens stables et suffisants;
- le principe d'une participation directe de l'industrie et des opérateurs au processus d'élaboration des spécifications techniques d'interopérabilité;
- il est pleinement justifié de traiter conjointement de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaire, car les deux domaines sont intimement liés. Les mesures proposées concernent l'ensemble des citoyens européens, puisqu'elles concourront à la politique de mobilité durable;
- le renforcement de la standardisation des matériels, grâce aux spécifications développées par l'Agence, permettra de renforcer la compétitivité de l'industrie européenne sur le marché mondial (les producteurs européens représentent 60 % de la production mondiale et emploient en Europe environ 130 000 personnes);
- l'Agence permettra de garantir que les budgets publics consacrés au ferroviaire (plus

¹ COM(2001)428.

de 35 milliards d'euros par an) et les crédits communautaires (2 600 millions d'euros par an) seront investis dans des projets compatibles avec les objectifs de la politique commune des transports, notamment en matière de sécurité et d'interopérabilité.

Aspects juridiques et budgétaires

Base juridique

L'Agence sera créée en vertu de l'article 71, paragraphe 1, du traité, ce qui suppose l'application de la procédure de codécision.

Organes de gestion

La Commission considère que le directeur exécutif doit jouir d'un haut degré d'indépendance et de flexibilité dans l'organisation du fonctionnement interne de l'Agence. En outre, le directeur exécutif sera chargé de la préparation et de l'exécution du budget et du programme de travail de l'Agence, ainsi que des questions de personnel. Il sera nommé par le conseil d'administration, sur proposition de la Commission.

Un conseil d'administration sera établi pour superviser l'Agence. Il se composera de six représentants nommés par la Commission, de six représentants nommés par le Conseil et de trois experts reconnus pour leur compétence dans le secteur; ces experts ne disposeront pas du droit de vote. Le conseil d'administration adoptera le programme de travail de l'Agence, son rapport d'activité et, au début de l'exercice financier, son budget, qu'il adaptera en fonction des contributions et des redevances reçues.

Personnel

L'effectif nécessaire est chiffré à une centaine de personnes.

Le personnel de l'Agence sera soumis au statut des fonctionnaires et au régime applicable aux autres agents. Il est prévu que peu de personnes seront détachées par les institutions communautaires. Les autres membres du personnel seront recrutés sur la base de l'expérience et du mérite. Sans préjudice de la nécessité d'avoir un effectif suffisant et stable de personnes qualifiées, le personnel sera engagé sur la base de contrats temporaires d'une durée maximale de cinq ans, de manière à assurer le renouvellement continu d'un personnel bien au courant de l'évolution technologique, tout en garantissant la pérennisation de l'expérience acquise.

Domaine d'activité	TOTAL	A	B	C
Administration générale	15	5	6	4
Pôle Sécurité	35	27	2	6
Pôle Interopérabilité	48	32	8	8
TOTAL	98	64	16	18

Budget

Pour la première année, le budget annuel peut être estimé à environ 5 millions d'euros. Il pourrait atteindre environ 14,5 millions d'euros quand l'Agence sera totalement opérationnelle.

L'Agence devrait être opérationnelle en 2005, après une année d'installation et de montée en charge en 2004.

Le montant susmentionné sera financé, à partir de 2004, dans le cadre de la rubrique 3 des PF (nouvelle ligne budgétaire B2-703 - domaine politique, titre 06 "Énergie et transports").

(en millions d'euros)

	2004	2005	2006	Années ultérieures
Engagements	4,9	13	14,5	14,5
Paiements	4,9	13	14,5	14,5

Site

Selon la proposition, l'Agence devra être implantée dans un lieu approprié, qui lui permettra d'établir des relations de travail avec les institutions communautaires concernées et de convoquer facilement des réunions d'experts venant des États membres. La Commission proposera un ou plusieurs sièges possibles aux autorités compétentes, lesquelles devront fixer le siège au plus tard six mois après l'adoption du règlement.

Commentaires

Dans les dernières années, le Parlement a énoncé des principes de transparence budgétaire et de responsabilité que le rapporteur pour avis juge utile de rappeler et d'incorporer, le cas échéant, dans la proposition législative à l'examen:

- le conseil d'administration devrait être présidé par la Commission;
- le contrôle financier de l'Agence devrait être assuré par le contrôleur financier de la Commission, comme le prévoit la proposition à l'examen;
- la procédure de décharge définie à l'article 276 du traité s'applique aux agences: dans le cas des agences financées par l'Union européenne, le Parlement, sur recommandation du conseil d'administration, donne décharge au directeur; dans le cas des agences qui s'autofinancent en tout ou en partie, le conseil d'administration, sur recommandation du Parlement européen, donne décharge au directeur;
- dans l'intérêt de la transparence, les redevances versées à l'Agence devraient être budgétisées, en recettes préaffectées, dans l'état des recettes;

- les tableaux des effectifs des agences sont publiés en annexe au budget, après son adoption par l'autorité budgétaire;
- la liste des toutes les agences figure en annexe au règlement financier, conformément au principe d'unité budgétaire.

AMENDEMENT À LA RÉOLUTION LÉGISLATIVE

[Le Parlement européen]

considère que l'action à l'examen est une action nouvelle dont le financement est compatible avec les plafonds de la rubrique 3 des perspectives financières actuelles et ne nécessite aucune réduction d'autres politiques.

Justification

La création de l'Agence entraîne un surcroît de dépenses sous le plafond de la rubrique 3 des PF. Conformément à la déclaration commune du 20 juillet 2000, l'autorité budgétaire a qualité pour évaluer la compatibilité des nouvelles propositions.

AMENDEMENTS

La commission des budgets invite la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission ¹	Amendements du Parlement
<p>(15) Les qualifications professionnelles requises pour la conduite des trains constituent un élément important à la fois pour la sécurité et pour l'interopérabilité en Europe. C'est en outre une condition pour permettre la libre circulation des travailleurs dans le secteur ferroviaire. Cette question doit être abordée dans le respect du cadre existant en matière de dialogue social. L'Agence doit fournir le</p>	<p>(15) Les qualifications professionnelles requises pour la conduite des trains constituent un élément important à la fois pour la sécurité et pour l'interopérabilité en Europe. C'est en outre une condition pour permettre la libre circulation des travailleurs dans le secteur ferroviaire. Cette question doit être abordée dans le respect du cadre existant en matière de dialogue social. L'Union européenne,</p>

¹ JO C ...

support technique nécessaire à la prise en compte de cet aspect au niveau européen.

sous sa responsabilité, délègue à l'Agence la tâche de fournir le support technique nécessaire à la prise en compte de cet aspect au niveau européen.

Justification

Les agences sont des organismes communautaires créés par voie de règlement communautaire pour accomplir des tâches communautaires. La Commission délègue, conformément aux dispositions du traité, des tâches spécifiques et techniques à des agences décentralisées et doit assurer le contrôle politique et budgétaire de ces organismes.

Amendement 41

Considérant 16

(16) L'immatriculation est d'abord un acte de reconnaissance de l'aptitude d'un matériel roulant à circuler dans des conditions spécifiées. L'immatriculation du matériel doit être effectuée de façon transparente et non-discriminatoire et relève de l'autorité publique. L'Agence **doit** fournir le support technique pour la mise en place d'un système d'immatriculation du matériel roulant.

(16) L'immatriculation est d'abord un acte de reconnaissance de l'aptitude d'un matériel roulant à circuler dans des conditions spécifiées. L'immatriculation du matériel doit être effectuée de façon transparente et non-discriminatoire et relève de l'autorité publique. **L'Union européenne, sous sa responsabilité, délègue à l'Agence la tâche de** fournir le support technique pour la mise en place d'un système d'immatriculation du matériel roulant.

Justification

Comme pour l'amendement 1.

Amendement 42

Considérant 17

(17) Afin d'assurer la plus grande transparence et l'égal accès de toutes les parties aux informations utiles, les documents prévus pour le processus

(17) Afin d'assurer la plus grande transparence et l'égal accès de toutes les parties aux informations utiles, les documents prévus pour le processus

d'interopérabilité doivent être accessibles au public. Il en va de même pour les licences et les certificats de sécurité. L'Agence **doit** fournir le moyen d'échanger efficacement ces informations.

d'interopérabilité doivent être accessibles au public. Il en va de même pour les licences et les certificats de sécurité. L'**Union européenne, sous sa responsabilité, délègue à l'Agence la tâche de** fournir le moyen d'échanger efficacement ces informations.

Justification

Comme pour l'amendement 1.

Amendement 43
Considérant 18

(18) La promotion de l'innovation en matière de sécurité ferroviaire et d'interopérabilité est une tâche importante, notamment en ce qui concerne l'usage des nouvelles technologies, que l'**Agence** doit encourager.

(18) La promotion de l'innovation en matière de sécurité ferroviaire et d'interopérabilité est une tâche importante, notamment en ce qui concerne l'usage des nouvelles technologies, que l'**Union européenne** doit encourager **et, sous sa responsabilité, déléguer à l'Agence.**

Justification

Comme pour l'amendement 1.

Amendement 44
Considérant 19

(19) Pour bien remplir ses missions, l'Agence doit disposer de la personnalité juridique et d'un budget autonome alimenté principalement par une contribution de la Communauté. Afin

(19) Pour bien remplir ses missions, l'Agence doit disposer de la personnalité juridique et d'un budget autonome alimenté principalement par une contribution de la Communauté. Afin

d'assurer ***l'indépendance de l'Agence*** dans sa gestion quotidienne et dans les avis et recommandations qu'elle rend, il est important que le directeur exécutif ***soit doté d'une*** pleine responsabilité ***et que le personnel*** de l'Agence ***soit indépendant***.

d'assurer ***le contrôle de la*** gestion quotidienne ***de l'Agence*** et ***pour ce qui est des*** avis et recommandations qu'elle rend, il est important que le directeur exécutif ***se voie déléguer*** une pleine responsabilité ***en ce qui concerne l'organigramme*** de l'Agence, ***une fois approuvé par l'autorité budgétaire***.

Justification

De 1995 à 2001, les agences décentralisées ont augmenté leur personnel de 366 %, ce qui a eu une incidence budgétaire considérable, en particulier en matière de pensions. Comme il le demande dans son avis sur la refonte du règlement financier, le Parlement devrait donc conserver le contrôle des organigrammes.

Amendement 45 Considérant 21

(21) Les travaux de l'Agence doivent être menés de façon transparente et sa gestion doit être soumise à toutes les dispositions existantes en matière de bonne gestion et de lutte contre la fraude. Le contrôle effectif du Parlement européen doit être assuré et il doit pour cela ***avoir la possibilité d'***auditionner le Directeur exécutif de l'Agence.

(21) Les travaux de l'Agence doivent être menés de façon transparente et sa gestion doit être soumise à toutes les dispositions existantes en matière de bonne gestion, ***de procédures budgétaires*** et de lutte contre la fraude. Le contrôle effectif du Parlement européen doit être assuré et il doit pour cela auditionner le Directeur exécutif de l'Agence.

Justification

Comme pour l'amendement 1.

Amendement 46
Considérant 21 bis (nouveau)

(21 bis) Au cours des dernières années, à mesure que l'on créait plus d'agences décentralisées, l'autorité budgétaire a cherché à améliorer la transparence et le contrôle de la gestion du financement communautaire qui leur est accordé, en particulier en ce qui concerne la budgétisation des redevances, le contrôle financier, le pouvoir de décharge, la contribution au régime de pension et la procédure budgétaire interne (code de conduite).

Justification

Mettant en œuvre des politiques communautaires, employant un personnel de plus en plus nombreux et étant tributaires, en tout ou en partie, d'une subvention communautaire, les agences décentralisées devraient être soumises aux procédures budgétaires générales.

Amendement 47
Article 1, paragraphe 1

1. Le présent règlement établit une Agence ferroviaire européenne, ci-après dénommée "Agence".

1. Le présent règlement établit une Agence ferroviaire européenne, ci-après dénommée "Agence", ***placée sous la responsabilité directe de l'Union européenne.***

Amendement 48
Article 22, paragraphe 2

2. Le siège de l'Agence est fixé par les autorités compétentes, au plus tard six mois après l'adoption du présent règlement, sur proposition de la Commission.

2. Le siège de l'Agence est fixé par les autorités compétentes, au plus tard six mois après l'adoption du présent règlement, sur proposition de la Commission ***et après consultation du Parlement. La proposition***

doit prévoir, si possible, la nécessité d'une contribution financière du pays d'accueil.

Justification

La question du siège des agences est devenue un sujet de controverse entre les institutions et parmi les États membres. Le Parlement européen a fait remarquer ce qu'il en coûte de retarder les décisions, les agences devant alors se mettre au travail sur une base temporaire, dans l'attente d'un siège définitif. Dans certains cas, des États membres ont contribué à la mise en place de l'Agence en fournissant le terrain ou un bâtiment. De telles contributions ne concernent pas uniquement les États membres considérés: elles représentent aussi des économies pour le budget communautaire.

Amendement 49
Article 24, paragraphe 3 bis (nouveau)

3 bis. Le tableau des effectifs de l'Agence est publié au budget, après son adoption définitive par l'autorité budgétaire.

Justification

Pour des raisons de transparence budgétaire et d'harmonisation avec les deux premières agences (Fondation de Dublin et Cedefop), les tableaux des effectifs de toutes les agences, tels qu'adoptés par l'autorité budgétaire, devraient être annexés au budget général.

Amendement 50
Article 28, paragraphe 1

1. L'Agence a un conseil d'administration.

1. L'Agence a un conseil d'administration présidé par la Commission.

Justification

Comme pour l'amendement 1.

Amendement 51
Article 38, paragraphe 1

1. Les recettes de l'Agence proviennent:

- d'une contribution de la Communauté;
- d'une contribution éventuelle des Etats tiers participant aux travaux de l'Agence en vertu de l'article 35 ;
- des redevances pour publications, formation et tout autre service assuré par l'Agence.

1. Les recettes de l'Agence proviennent:

- d'une contribution de la Communauté;
- d'une contribution éventuelle des Etats tiers participant aux travaux de l'Agence en vertu de l'article 35 ;
- des redevances pour publications, formation et tout autre service assuré par l'Agence.

La contribution de l'Agence aux pensions est inscrite directement à l'état des recettes de la Commission.

Justification

Depuis la déclaration commune, du 17 novembre 1995, du Parlement et du Conseil, les agences sont tenues de mettre en place des procédures internes transparentes en parallèle à la procédure budgétaire générale, de manière que la subvention communautaire et l'évolution des organigrammes puissent être contrôlées. Pour des raisons de transparence budgétaire et d'harmonisation avec les deux premières agences (Fondation de Dublin et Cedefop), les tableaux des effectifs de toutes les agences, tels qu'adoptés par l'autorité budgétaire, doivent être annexés au budget général.

Amendement 52
Article 38, paragraphe 5

5. Le conseil d'administration arrête, le 31 mars au plus tard, le projet **de budget de** l'exercice suivant, et le transmet à la Commission, qui inscrit sur cette base les estimations correspondantes dans l'avant-projet de budget général des Communautés européennes, qu'elle soumet au Conseil conformément à l'article 272 du traité.

5. Le conseil d'administration arrête, le 31 mars au plus tard, le projet **d'état prévisionnel, y compris le tableau des effectifs provisoire, assorti du projet de programme de travail, pour** l'exercice suivant, et le transmet à la Commission, qui inscrit sur cette base les estimations correspondantes dans l'avant-projet de budget général des Communautés européennes, qu'elle soumet au Conseil conformément à l'article 272 du traité.

Justification

Comme pour l'amendement 12.

Amendement 53
Article 38, paragraphe 6

6. Le conseil d'administration adopte, **au plus tard pour le 15 janvier de l'exercice concerné**, le budget de l'Agence en l'adaptant au besoin à la subvention communautaire **décidée par l'autorité budgétaire**.

6. **Après l'adoption du budget général par l'autorité budgétaire**, le conseil d'administration adopte le budget **et le programme de travail définitifs** de l'Agence en **les** adaptant au besoin à la subvention communautaire. **Il les transmet immédiatement à la Commission et à l'autorité budgétaire.**

Justification

Depuis la déclaration commune, du 17 novembre 1995, du Parlement et du Conseil, les agences sont tenues de mettre en place des procédures internes transparentes en parallèle à la procédure budgétaire générale, de manière que la subvention communautaire et l'évolution des organigrammes puissent être contrôlées.

Amendement 54
Article 38, paragraphe 6 bis (nouveau)

6 bis. Toute modification du budget, en ce compris le tableau des effectifs, est soumise à la procédure définie au paragraphe 5.

Justification

Comme pour l'amendement 14.

Amendement 55
Article 38, paragraphe 6 ter (nouveau)

6 ter. Le tableau des effectifs de l'Agence est autorisé par le budget de l'Union.

Justification

Comme pour l'amendement 10.