



Document de séance

A8-0073/2016

31.3.2016

*****II**

RECOMMANDATION POUR LA DEUXIÈME LECTURE

relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 (10578/1/2015 – C8-0415/2015 – 2013/0014(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Roberts Zīle

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
ANNEXE À LA RÉOLUTION LÉGISLATIVE	7
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	8
PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND.....	11

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 (10578/1/2015 – C8-0415/2015 – 2013/0014(COD))

(Procédure législative ordinaire: deuxième lecture)

Le Parlement européen,

- vu la position du Conseil en première lecture (10578/1/2015 – C8-0415/2015),
 - vu les avis motivés soumis par le Parlement lituanien, le Sénat roumain et le Parlement suédois, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 juillet 2013¹,
 - vu l'avis du Comité des régions du 8 octobre 2013²,
 - vu sa position en première lecture³ sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0027),
 - vu l'article 294, paragraphe 7, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'article 76 de son règlement,
 - vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission des transports et du tourisme (A8-0073/2016),
1. approuve la position du Conseil en première lecture;
 2. prend note des déclarations de la Commission annexées à la présente résolution;
 3. constate que l'acte est adopté conformément à la position du Conseil;
 4. suggère que l'acte soit cité comme "le règlement Zīle-Matīss relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004"⁴;
 5. charge son Président de signer l'acte, avec le Président du Conseil, conformément à l'article 297, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

¹ JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.

² JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.

³ Textes adoptés du 26.2.2014, P7_TA(2014)0151.

⁴ Roberts Zīle and Anrijs Matīss ont conduit les négociations relatives à l'acte pour, respectivement, le Parlement et le Conseil.

6. charge son secrétaire général de signer l'acte, après qu'il a été vérifié que toutes les procédures ont été dûment accomplies, et de procéder à sa publication, au *Journal officiel de l'Union européenne*;
7. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

ANNEXE À LA RÉOLUTION LÉGISLATIVE

Déclaration de la Commission relative au conseil d'administration de l'ERA et à la procédure de sélection et de révocation du directeur exécutif

La Commission regrette qu'en comparaison avec sa proposition originale, le texte approuvé sur le nouveau règlement relatif à l'ERA s'écarte des dispositions essentielles convenues par le Parlement européen, le Conseil et elle-même en 2012 dans le cadre de l'approche commune concernant les agences décentralisées de l'UE. Les points en question portent sur le nombre de représentants de la Commission au sein du conseil d'administration et sur la procédure de sélection et de révocation du directeur exécutif. La Commission fait remarquer, en particulier, que la nomination au sein du conseil d'administration d'un observateur ayant pour tâche de suivre la procédure de sélection qu'elle est chargée d'appliquer pour la nomination du directeur exécutif ne devrait pas résulter en une duplication des rôles dans les procédures de sélection et de nomination (article 51, paragraphe 1).

Déclaration de la Commission sur les ressources budgétaires nécessaires

Le quatrième paquet ferroviaire confère à l'Agence ferroviaire européenne (ERA) de nouvelles compétences, notamment celle de délivrer les autorisations de véhicules et les certificats de sécurité directement aux acteurs du secteur. Il ne peut être exclu que lors de la période de transition, l'ERA ne touche pas encore les droits et redevances prévus alors que le personnel devrait déjà être recruté et formé. Afin d'éviter toute discontinuité sur le marché ferroviaire, la Commission s'efforcera de prévoir le budget nécessaire pour couvrir les frais relatifs au personnel requis.

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Pilier technique du quatrième paquet ferroviaire

Les trois précédents "paquets ferroviaires" ont déjà apporté des changements significatifs visant à accroître la compétitivité et l'interopérabilité des chemins de fer européens, tout en conservant un niveau élevé de sécurité. Cependant, le secteur continue de connaître des entraves à la concurrence, la discrimination et l'absence d'un environnement libéralisé, dynamique et favorable aux entreprises. Il existe une trop grande diversité des règles nationales, avec des procédures et des normes qui manquent de transparence.

Dans le but d'améliorer la performance et l'efficacité du secteur et donc de renforcer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires, la Commission présente donc ce quatrième paquet ferroviaire. La proposition de règlement relatif à l'Agence ferroviaire européenne (AFE, ou ERA pour *European Union Agency for Railways*) constitue, avec la proposition de refonte de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer et la proposition de refonte de la directive 2008/57/EC (interopérabilité), la partie technique de ce paquet.

Il s'agit d'améliorer la compatibilité technique des infrastructures, du matériel roulant, de la signalisation et des autres parties du système ferroviaire, ainsi que de simplifier les procédures d'autorisation du matériel roulant aux fins de son utilisation sur l'ensemble du réseau ferroviaire européen. Les trois propositions sont étroitement liées, ne fût-ce que parce que nombre des missions de l'agence sont définies dans les directives.

2. Priorités du Parlement

Constamment, le Parlement a soutenu une plus grande intégration de l'espace ferroviaire européen parce qu'il voit en ce mode de transport l'occasion d'une contribution plus durable à l'emploi et à la croissance. En première lecture, il s'était efforcé de clarifier le rôle de l'agence en cherchant des solutions qui réduisent les coûts et la paperasse tout en présentant des avantages à toutes les parties. Le but était d'assurer de meilleures conditions d'activité et des possibilités de concurrence renforcées à tous les acteurs du marché et donc de fournir des services de meilleure qualité, à un moindre coût, pour les utilisateurs finaux, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de passagers.

Les amendements du Parlement tendaient donc:

- à construire une approche commune en matière de règles de sécurité et d'interopérabilité afin d'augmenter les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires actives dans l'Union;
- à permettre à l'agence d'offrir des procédures d'autorisation et de certification efficaces et adaptées à sa clientèle, y compris par un guichet unique;
- à veiller à ce que la méthode pour autoriser les éléments du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS pour *European Rail Traffic Management System*) produise bien un système unique européen, en lieu et place d'une multitude de systèmes nationaux;
- à résoudre de possibles conflits d'intérêts;

- à accélérer les procédures administratives, tout en évitant les discriminations masquées.

Il était aussi souhaitable que le paquet tienne compte de la situation spécifique des réseaux ferroviaires dont l'écartement de voie diffère de l'écartement standard de 1 435 mm de l'Union, en particulier pour les pays baltes et la Finlande. Ces réseaux sont bien intégrés dans le réseau d'écartement de 1 520 mm qui couvre la Russie et les pays de la CEI, mais ils sont isolés du réseau ferroviaire principal de l'Union.

Les trois rapporteurs se sont en outre efforcés de dégager une approche cohérente, étant donné les liens nombreux entre les trois propositions.

3. Un accord au forceps

Après des négociations informelles entre le Parlement et le Conseil qui auront duré plus de neuf mois, un accord a été dégagé qui permettra:

- d'éliminer le besoin d'autorisations multiples: l'agence émettra toutes les autorisations pour les véhicules destinés à une utilisation transfrontalière et délivrera aux sociétés ferroviaires assurant des services transfrontaliers tous les certificats de sécurité requis; pour les véhicules et les opérateurs qui ne servent que dans des transports nationaux, le demandeur pourra choisir, pour le traitement de sa demande, entre l'agence et l'autorité nationale.
- de donner à l'agence un plus grand rôle dans le développement de l'ERTMS: pour s'assurer que les projets sont interopérables, l'agence évaluera les solutions techniques envisagées avant la publication de tout appel d'offres portant sur les équipements au sol;
- de mettre en place un "guichet unique", qui fera de l'agence le seul point d'entrée pour toutes les demandes; ce système d'information et de communication rendra les procédures faciles et transparentes; il permettra aussi bien à l'agence qu'aux autorités nationales de sécurité de suivre le cheminement de la demande tout au long de la procédure;
- de conclure des accords de coopération entre l'agence et les autorités nationales de sécurité; ces accords, avec le guichet unique, garantiront une répartition claire des tâches entre l'agence et les autorités nationales; ils permettront également d'assurer la cohérence dans les cas où différentes demandes sont déposées en vue d'obtenir des autorisations ou des certificats similaires;
- de charger le conseil d'administration de l'agence d'établir les règles relatives à la prévention et à la gestion des conflits d'intérêts et les procédures de coopération avec les autorités judiciaires nationales.

4. La voie à suivre

L'accord devrait permettre aux entreprises ferroviaires et aux fabricants de matériel ferroviaire dans l'ensemble de l'Union de réaliser davantage d'économies d'échelle. Les coûts administratifs s'en trouveront réduits et les procédures accélérées, le niveau élevé actuel de sécurité étant par ailleurs maintenu. Dans le même temps, l'accord contribuera à éviter toute discrimination dissimulée, notamment à l'égard des entreprises souhaitant pénétrer un marché.

Il réduira aussi de manière significative le volume de règles nationales dans les domaines où une régulation harmonisée au niveau de l'Union a été mise en place.

Néanmoins, pour une complète efficacité, il faudra que l'agence et les autorités nationales œuvrent de concert, en partageant expertise et informations. Même si une condition du développement et du bon fonctionnement du marché européen est la création d'une agence ferroviaire européenne forte, bien dotée et efficace, il est sûr que l'agence ne pourra ni ne devra tout faire.

Il faudra, en même temps, que les autorités nationales admettent l'intérêt d'œuvrer avec l'agence, et les unes avec les autres, de sorte à instituer un système ferroviaire intégré, dynamique et transfrontalier. La nécessité de coopérer est même plus grande pour les pays qui font usage d'un écartement de 1 520 mm, puisqu'il leur faudra conclure un accord multilatéral avec l'agence définissant dans quelles conditions une autorisation de véhicule est aussi valide dans les autres États membres concernés. C'est seulement une fois que cet accord multilatéral aura été conclu que la région pourra tirer plein avantage des souplesses accrues que le pilier technique apporte afin de réduire la charge financière et administrative pesant sur les épaules des demandeurs concernés par cette situation.

PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

Titre	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogation du règlement (CE) n° 881/2004
Références	10578/1/2015 – C8-0415/2015 – 2013/0014(COD)
Date de la 1re lecture du PE – Numéro P	26.2.2014 T7-0151/2014
Proposition de la Commission	COM(2013)0027 - C7-0029/2013
Date de l'annonce en séance de la réception de la position du Conseil en première lecture	4.2.2016
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 4.2.2016
Rapporteur Date de la nomination	Roberts Zīle 16.7.2014
Examen en commission	16.2.2016
Date de l'adoption	15.3.2016
Résultat du vote final	+: 38 -: 2 0: 2
Membres présents au moment du vote final	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Suppléants présents au moment du vote final	Francisco Assis, Rosa D'Amato, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Franck Proust
Suppléante (art. 200, par. 2) présente au moment du vote final	Mylène Troszczynski
Date du dépôt	31.3.2016