



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission du développement régional

2013/0015(COD)

16.10.2013

AVIS

de la commission du développement régional

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

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Rapporteure pour avis: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Introduction:

Le secteur ferroviaire est aujourd'hui en déclin dans de nombreux États membres, alors que les besoins de transports de marchandises et de personnes augmentent constamment et que les défis environnementaux et énergétiques contraignent l'Europe à trouver des solutions de transport durable. Pourquoi ce déclin? Le train coûte trop cher et ne dispose pas d'un maillage suffisamment étendu pour prendre l'avantage sur ses concurrents directs: la voiture, le bateau ou l'avion.

La Commission a donc présenté son 4^e paquet ferroviaire le 30 janvier 2013, avec pour ambition d'achever la constitution d'un espace ferroviaire unique européen, en accroissant la concurrence et en réduisant les coûts du transport ferroviaire.

L'impact de ces réformes pour les États membres, les régions, les collectivités locales, les acteurs du système ferroviaire, les usagers et les citoyens sera immense, et la commission REGI, compétente pour l'évaluation des effets des autres politiques de l'Union sur la cohésion économique, sociale et territoriale européenne, est fondée à donner un avis exhaustif sur ces réformes.

L'objectif de la refonte de la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne est de réduire la fragmentation et les coûts de mise sur le marché des véhicules et du matériel. Ces propositions permettront d'accroître l'interopérabilité des chemins de fer au niveau de l'Union, tout en conservant un niveau de sécurité optimal.

La simplification des procédures et l'harmonisation technique sont le préalable nécessaire à la création d'un espace ferroviaire unique européen et à l'ouverture à la concurrence du secteur. L'interopérabilité est également la condition sine qua non de l'amélioration du transport ferroviaire transfrontalier, indispensable à la cohésion territoriale de l'Union.

En effet, les différents systèmes des chemins de fer nationaux portent encore les stigmates de l'histoire belliqueuse de l'Europe. Ils ont été historiquement et volontairement conçus de manière hétéroclite pour protéger les économies nationales et surtout le territoire national de toute invasion d'armées étrangères.

D'après la Commission, il existe actuellement plus de 11 000 règles techniques et de sécurité nationales dans l'Union. L'Agence ferroviaire européenne (ci-après "l'Agence") a actuellement une responsabilité normative: elle est chargée de rédiger les normes minimales d'interopérabilité afin de réduire ce maquis de règles nationales et permettre la circulation sûre et sans rupture des trains.

L'autorisation de mise en service de véhicules est délivrée par chaque autorité nationale de sécurité (ANS) sur son territoire national. Les divergences sont grandes dans la manière dont ces autorités mènent les procédures d'autorisation de véhicules et de certification en matière de sécurité. La procédure est souvent longue et coûteuse.

Les chiffres disponibles montrent que les coûts liés aux procédures d'autorisation atteignent jusqu'à 10 % des coûts des locomotives par pays. Lorsque celles-ci sont utilisées dans trois États membres, les coûts globaux peuvent atteindre environ 30 %.

La proposition de la Commission a été qualifiée de "révolutionnaire". La Commission souhaite en effet supprimer l'autorisation de "mise en service" pour ne garder que la notion de "mise sur le marché" et laisser à l'entreprise ferroviaire (EF) la responsabilité de mettre en service et faire rouler le train.

Autre innovation : la Commission souhaite donner une responsabilité "opérationnelle" à l'Agence en plus de sa responsabilité "normative": ce serait l'Agence qui délivrerait les "autorisations de mise sur le marché" après avoir recueilli les certificats qui prouvent que le matériel est bien conforme.

Les propositions d'amendements :

Votre rapporteur accueille avec enthousiasme les propositions de la Commission qui vont dans le sens d'une réelle simplification des procédures pour les demandeurs et d'une réelle approche européenne de la certification des véhicules.

Les modifications proposées portent sur l'autorisation de "mise sur le marché" émise par l'Agence qui serait valable dans toute l'Europe. Cette autorisation tend à surestimer la capacité de l'Agence à remplacer 27 autorités nationales de sécurité, à digérer toutes les règles nationales qui existent encore et à effectuer les vérifications nécessaires.

De plus, le coût et la responsabilité de la mise en service qui reposent sur les entreprises ferroviaires seraient trop lourds et pourraient décourager un nouvel entrant sur le marché.

L'architecture proposée: Les amendements s'inspirent largement du compromis dégagé au Conseil le 10 juin dernier, qui permet un équilibre entre arbitrage européen et expertises nationales. Ainsi, l'Agence demeure le guichet unique pour toute autorisation de véhicule. Le demandeur doit préciser dans sa demande la "zone d'utilisation" du véhicule. L'Agence effectue la vérification du respect des STI et transfère aux ANS de la "zone d'utilisation" les demandes de vérification de compatibilité technique avec les règles nationales.

Les autorités ont un délai d'un mois pour demander des pièces justificatives supplémentaires et ont 4 mois au maximum pour expertiser et instruire le dossier. L'Agence rend ensuite sa décision, en fonction des avis des ANS.

En cas de conflit, la chambre de recours est compétente pour arbitrer entre l'Agence et les ANS.

Les autres modifications: Votre rapporteur propose également la création d'un registre européen des véhicules, au lieu du maintien de 27 registres nationaux. Il est également précisé que seuls les changements "majeurs" sur les véhicules imposent l'obtention d'une nouvelle autorisation. L'analyse des coûts et bénéfices d'une nouvelle STI doit être soigneusement évaluée.

Les pièces détachées doivent également faire l'objet d'une harmonisation, pour fluidifier le marché européen. Enfin, l'Agence doit garder le contrôle de l'autorisation des systèmes ERTMS afin d'assurer une coordination de la mise en place de ce système dans toute l'Europe.

Enfin, une innovation importante est la possibilité d'étendre la "zone d'utilisation" jusqu'à la gare transfrontalière la plus proche sans nouvelle procédure, si les systèmes ferroviaires sont similaires.

Les délais de transition: Devant l'ampleur du travail d'adaptation que doivent réaliser l'AFE et les ANS, il est proposé d'étendre le délai de transposition à trois ans plutôt que deux. Néanmoins, au bout de deux ans, la Commission doit présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès accomplis par l'Agence pour remplir ses nouvelles compétences.

AMENDEMENTS

La commission du développement régional invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de directive

Visa 1

Texte proposé par la Commission

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1, et ses articles 170 et 171,

Amendement

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article **4, paragraphe 2, point c), son article** 91, paragraphe 1, et ses articles 170 et 171,

Amendement 2

Proposition de directive

Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) Pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de

Amendement

(2) Pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de

bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, en mettant en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques.

bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, ***ainsi que d'atteindre l'objectif de la cohésion territoriale***, il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, en mettant en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques.

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire d'attribuer un code d'identification à chaque véhicule mis en service. Le véhicule devrait être ensuite enregistré dans un registre ***national*** du matériel roulant. ***Les registres devraient pouvoir être consultés par tous les États membres et par certains acteurs économiques de l'Union. Les registres nationaux des véhicules devraient être cohérents en ce qui concerne le format des données. Les registres devraient, par conséquent, faire l'objet de spécifications communes, fonctionnelles et techniques.***

Amendement

(14) Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire d'attribuer un code d'identification à chaque véhicule mis en service. Le véhicule devrait être ensuite enregistré dans un registre ***européen*** du matériel roulant. ***Le registre devrait être public.***

Amendement 4

Proposition de directive Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire d'attribuer un code d'identification à chaque véhicule mis en service. Le véhicule devrait être ensuite enregistré dans un registre ***national*** du

Amendement

(14) Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire d'attribuer un code d'identification à chaque véhicule mis en service. Le véhicule devrait être ensuite enregistré dans un registre ***européen*** du

matériel roulant. *Les registres devraient pouvoir être consultés par tous les États membres et par certains acteurs économiques* de l'Union. *Les registres nationaux des véhicules devraient être cohérents en ce qui concerne le format des données. Les registres devraient, par conséquent, faire l'objet de spécifications communes, fonctionnelles et techniques.*

matériel roulant. *Le registre devrait pouvoir être consulté au sein* de l'Union.

Amendement 5

Proposition de directive Article 1 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La présente directive établit les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser au sein de l'Union l'interopérabilité du système ferroviaire, dans le respect des dispositions de la directive [...] relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union]. Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien.

Amendement

1. La présente directive établit les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser au sein de l'Union l'interopérabilité du système ferroviaire, dans le respect des dispositions de la directive [...] relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union]. Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien. ***La poursuite de cet objectif doit conduire à la définition d'un niveau optimal d'harmonisation technique et permettre de contribuer à la création progressive du marché interne d'équipements et de services pour la construction, le renouvellement, le réaménagement et l'exploitation du système ferroviaire au sein de l'Union.***

Justification

Les objectifs existants exposés dans la directive sur l'interopérabilité (article actuel 1, paragraphe 2, point b)) doivent être conservés, puisqu'ils donnent l'orientation générale de la directive (niveau optimal d'harmonisation technique et création progressive du marché interne d'équipements, de services et d'exploitation).

Amendement 6

Proposition de directive

Article 1 – paragraphe 3 – point b

Texte proposé par la Commission

b) les réseaux qui sont ***séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont*** destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant exclusivement sur ces réseaux.

Amendement

b) les réseaux qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant exclusivement sur ces réseaux.

Justification

L'exigence de la séparation au niveau fonctionnel est très peu claire. La formulation "destinés uniquement à l'exploitation" suffit à déterminer sans conteste les lignes ferroviaires qui doivent être exclues du champ d'application.

Amendement 7

Proposition de directive

Article 2 – alinéa 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

(2) "interopérabilité": l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes.

Amendement

(2) "interopérabilité": l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. ***Cette capacité dépend de toutes les conditions réglementaires, techniques et opérationnelles à remplir pour satisfaire aux exigences essentielles;***

Justification

Cette phrase présente dans le cadre législatif européen actuel reste nécessaire car elle apporte plus de clarté.

Amendement 8

Proposition de directive

Article 2 – alinéa 1 – point 12

Texte proposé par la Commission

(12) "réaménagement": les travaux de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties **résultant en une modification du dossier technique accompagnant la déclaration CE de vérification, si un tel dossier technique existe, et améliorant** les performances globales du sous-système;

Amendement

(12) "réaménagement": les travaux **importants** de modification d'un sous-système ou d'un **véhicule** ou d'une de ses parties, **qui améliorent** les performances globales du sous-système; **Chaque STI indique les modifications "importantes" du sous-système ou du véhicule concerné;**

Justification

Afin d'éviter toute nouvelle déclaration CE pour chaque modification (de nombreuses modifications mineures sont apportées sans incidence ou presque sur le dossier technique), le critère "important" devrait être explicité dans la STI en vue de l'établissement d'une nouvelle déclaration CE.

Amendement 9

Proposition de directive

Article 2 – alinéa 1 – point 13

Texte proposé par la Commission

(13) "renouvellement": les travaux de substitution d'un sous-système ou d'une de ses parties ne modifiant pas les performances globales du sous-système;

Amendement

(13) "renouvellement": les travaux **importants** de substitution d'un sous-système, **d'un véhicule** ou d'une de ses parties ne modifiant pas les performances globales du sous-système **ou du véhicule. Chaque STI indique les renouvellements "importants" du sous-système ou du véhicule concerné;**

Amendement 10

Proposition de directive

Article 2 – alinéa 1 – point 39 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(39 bis) "zone d'utilisation": zone d'utilisation prévue du véhicule, c'est-à-dire, les réseaux ou les lignes, ou les groupes de réseaux ou de lignes situés dans un ou plusieurs États membres sur lesquels le véhicule est destiné à circuler.

Amendement 11

Proposition de directive

Article 4 – paragraphe 4 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) détermine les constituants d'interopérabilité et les interfaces qui doivent faire l'objet de spécifications européennes, dont les normes européennes, qui sont nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire;

d) détermine les constituants d'interopérabilité et les interfaces qui doivent faire l'objet de spécifications européennes, dont les normes européennes, qui sont nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire;
Ceci inclut l'identification des pièces détachées ferroviaires susceptibles d'être normalisées conformément à l'article 41 du règlement relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004.

Justification

Chaque STI devrait inclure la liste des pièces détachées à standardiser afin d'obtenir la création d'un marché interne des équipements ferroviaires conformément à la proposition de la Commission à l'article 41 du règlement sur l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Amendement 12

Proposition de directive

Article 5 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. L'élaboration, l'adoption et la revue de chaque STI (y compris les paramètres

de base) prend en compte les coûts et les bénéfices estimés de toutes les solutions techniques envisagées, ainsi que de leurs interfaces, de manière à établir et à mettre en œuvre les solutions les plus viables. Les États membres participent à cette évaluation en fournissant les données requises.

Justification

Ce passage de la directive actuelle (annexe I, point 4.2) devrait être rétabli. Une évaluation des coûts et des bénéfices estimés de toutes les solutions techniques envisagées devrait être effectuée, pour chaque Spécification technique d'interopérabilité, afin de mettre en œuvre les solutions les plus viables, notamment au profit des autorités locales et régionales.

Amendement 13

Proposition de directive

Article 6 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Un membre du réseau d'organismes représentatifs peut agir en tant que demandeur pour recueillir les opinions sur les déficiences d'une STI par l'intermédiaire de la Commission. La Commission informe le demandeur de sa décision et justifie tout refus.

Justification

Les acteurs ferroviaires sont souvent les premiers à repérer les problèmes d'une STI, ils devraient donc pouvoir demander à la Commission de recueillir les opinions sur les déficiences identifiées dans une STI.

Amendement 14

Proposition de directive

Article 15 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. La mission de l'organisme d'évaluation de la conformité notifié, chargé de la

2. La mission de l'organisme d'évaluation de la conformité notifié, chargé de la

vérification "CE" d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle **peut** également **couvrir** la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles 44 et 45.

vérification "CE" d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle **couvre** également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles 44 et 45.

Justification

Il est essentiel que les interfaces soit également couvertes, comme c'est le cas dans la directive actuelle.

Amendement 15

Proposition de directive

Article 18 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Chaque autorité nationale de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes énergie et infrastructure situés ou exploités sur le territoire de son État membre.

Amendement

Chaque autorité nationale de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes énergie et infrastructure situés ou exploités sur le territoire de son État membre. ***Pour les installations ERTMS au sol, l'autorité nationale de sécurité consulte l'Agence ferroviaire européenne qui est l'autorité de décision. Pour toutes les autres installations fixes, l'Autorité nationale de sécurité est l'autorité de décision.***

Justification

Il est plus clair de se référer directement aux "installations ERTMS au sol". Chaque autorité nationale de sécurité doit accorder les autorisations de mise en service de toutes les installations fixes nationales. L'Agence doit accorder les autorisations relatives aux installations ERTMS au sol pour garantir une approche coordonnée d'ERTMS.

Amendement 16

Proposition de directive Article 20 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule est délivrée sur la base d'un dossier relatif au véhicule ou au type de véhicule, élaboré par le demandeur et contenant les justificatifs de:

a) la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles composant le véhicule conformément à l'article 19;

b) la compatibilité technique des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des STI, des règles nationales et des registres concernés;

c) l'intégration en sécurité des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des STI et des règles nationales concernées, ainsi que des méthodes de sécurité communes définies à l'article 6 de la directive .../... [relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union].

d) la compatibilité technique du véhicule avec le réseau de la zone visée au paragraphe 1 bis, établie sur la base des STI et des règles nationales concernées, ainsi que des méthodes de sécurité définies à l'article 6 de la directive .../... [relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union].

Chaque fois que les tests sont nécessaires pour obtenir une preuve documentaire de la compatibilité technique visée au paragraphe 1 ter, points b) et d), les autorités de sûreté nationales concernées peuvent délivrer des autorisations temporaires au demandeur afin d'utiliser le véhicule pour des vérifications pratiques sur le réseau. Le gestionnaire

d'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais ont lieu dans les trois mois suivant la réception de la demande du requérant. Le cas échéant, l'autorité nationale de sécurité prend les mesures nécessaires pour s'assurer que les tests puissent avoir lieu dans le délai imparti.

Amendement 17

Proposition de directive Article 20 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. L'Agence rend des décisions d'autorisation de mise sur le marché de véhicules. *Ces autorisations attestent les valeurs, telles que définies dans les STI, des paramètres pertinents pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et les installations fixes. L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule contient également des informations sur la conformité du véhicule avec les STI et les règles nationales concernées, en lien avec ces paramètres.*

Amendement

2. L'Agence rend des décisions d'autorisation de mise sur le marché de véhicules. *Cette autorisation comprend:*

a) l'autorisation de commercialisation. Cette autorisation est valable dans tous les États membres et permet des transactions commerciales partout en Europe.

b) L'autorisation d'utiliser des véhicules dans la zone visée au paragraphe 1 bis. Cette autorisation atteste des valeurs, telles que définies dans les STI, des paramètres pertinents pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et les installations fixes de la zone concernée. L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule contient également des informations sur la conformité du véhicule avec les STI et les règles nationales concernées, en lien avec ces

paramètres.

c) les conditions qui régissent l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions.

Amendement 18

Proposition de directive Article 20 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Pour délivrer ces autorisations, l'Agence doit:

a) évaluer les éléments du dossier énoncés au paragraphe 1 ter, points a), b) et c) afin de vérifier l'exhaustivité, la pertinence et la cohérence du dossier par rapport à la STI pertinente;

b) consulter les autorités de sûreté nationales concernées par la zone d'utilisation prévue pour l'évaluation du dossier afin de vérifier l'exhaustivité, la pertinence et la cohérence par rapport au paragraphe 1 ter, point d), et les éléments visés au paragraphe 1 ter, points a), b) et c) en ce qui concerne les règles nationales pertinentes.

Dans le cadre des évaluations ci-dessus et en cas de doute justifié, l'Agence ou les autorités nationales de sécurité peuvent demander des essais à effectuer sur le réseau. Afin de faciliter ces tests, les autorités nationales de sécurité concernées peuvent délivrer des autorisations temporaires pour le demandeur afin d'utiliser le véhicule pour des essais sur le réseau. Le gestionnaire de l'infrastructure met tout en œuvre pour s'assurer qu'un tel essai a lieu dans les trois mois suivant la demande de l'Agence ou de l'autorité nationale de sécurité.

Amendement 19

Proposition de directive Article 20 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 ter. Dans le mois suivant la réception de la demande, l'Agence informe le demandeur que son dossier est complet ou lui demande les informations complémentaires pertinentes à fournir dans un délai raisonnable. En ce qui concerne l'exhaustivité, la pertinence et la cohérence du dossier, l'Agence peut également évaluer les éléments énoncés au paragraphe 1 ter, point d).

Amendement 20

Proposition de directive Article 20 – paragraphe 2 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 quater. L'Agence tient pleinement compte des évaluations en vertu du paragraphe 2 bis avant de prendre sa décision sur la délivrance de l'autorisation de véhicules pour la mise sur le marché. L'Agence doit délivrer l'autorisation de mise sur le marché, ou informer le demandeur de sa décision négative et en donner les raisons, dans un délai raisonnable prédéterminé, et en tout cas, dans les quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

Amendement 21

Proposition de directive Article 20 – paragraphe 2 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 quinquies. L'Agence assume l'entière responsabilité des autorisations qu'elle délivre. À ce titre, en cas d'enquête judiciaire impliquant l'Agence ou son personnel, l'Agence coopère pleinement avec les autorités compétentes des États membres concernés.

Amendement 22

Proposition de directive

Article 20 – paragraphe 2 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 sexies. Lorsque l'Agence n'est pas d'accord avec une évaluation négative réalisée par une ou plusieurs autorités nationales de sécurité conformément au paragraphe 2 bis, point b), elle en informe ladite autorité ou les autorités, en donnant les raisons de son désaccord.

L'Agence et l'autorité ou les autorités nationales de sécurité coopèrent en vue de parvenir à une évaluation acceptable pour toutes les parties. Si nécessaire, et si l'Agence et l'autorité ou les autorités nationales de sécurité le décident, ce processus peut également impliquer le demandeur. Si aucune évaluation acceptable pour toutes les parties ne peut être trouvée dans les 15 jours après que l'Agence a informé l'autorité ou les autorités nationales de sécurité de son désaccord, l'Agence rend sa décision finale, à moins que l'autorité ou les autorités nationales de sécurité n'aient renvoyé l'affaire à l'arbitrage de la chambre de recours établi en vertu de l'article 51 du règlement (UE) n ° ... / ... [règlement instituant l'Agence]. La chambre de recours décide de confirmer le projet de décision de l'Agence dans les

15 jours suivant la demande de l'autorité ou des autorités nationales de sécurité.

Lorsque la chambre de recours est d'accord avec l'Agence, celle-ci peut prendre une décision immédiate.

Lorsque la chambre de recours souscrit à l'évaluation négative de l'autorité nationale de sécurité, l'Agence délivre une autorisation pour un domaine d'utilisation en excluant les parties du réseau qui fait l'objet d'une évaluation négative.

Lorsque l'Agence n'est pas d'accord avec une évaluation positive d'une ou plusieurs autorités nationales de sécurité conformément au le paragraphe 2 bis, point b), elle en informe ladite autorité ou les autorités, en donnant les raisons de son désaccord. L'Agence et l'autorité ou les autorités nationales de sécurité coopèrent en vue de parvenir à une évaluation acceptable pour toutes les parties. Si nécessaire, si l'Agence et l'autorité ou les autorités nationales de sécurité le décident, ce processus peut également impliquer le demandeur. Si aucune évaluation acceptable pour toutes les parties n'a pu être trouvée dans les 15 jours après que l'Agence a informé l'autorité ou les autorités nationales de sécurité de son désaccord, l'Agence arrête sa décision finale.

Amendement 23

Proposition de directive Article 20 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule est délivrée sur la base d'un dossier relatif au véhicule ou au type de véhicule, élaboré par le demandeur et contenant les justificatifs de:

Amendement

supprimé

a) la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles composant le véhicule conformément à l'article 19;

b) la compatibilité technique des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des STI, des règles nationales et des registres concernés;

c) l'intégration en sécurité des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des STI et des règles nationales concernées, ainsi que des méthodes de sécurité communes définies à l'article 6 de la directive .../... [relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union].

Amendement 24

Proposition de directive

Article 20 – paragraphe 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

L'Agence prend les décisions visées au paragraphe 2 dans un délai raisonnable préétabli, en tout état de cause dans les quatre mois qui suivent la réception de toutes les informations pertinentes. **Les autorisations en question sont valables dans tous les États membres.**

Amendement

L'Agence prend les décisions visées au paragraphe 2 dans un délai raisonnable préétabli, en tout état de cause dans les quatre mois qui suivent la réception de toutes les informations pertinentes **et dans les cinq mois en cas de recours.**

Amendement 25

Proposition de directive

Article 20 – paragraphe 5 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

L'Agence donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention de l'autorisation de mise sur le marché du véhicule. Un guide du demandeur décrivant et expliquant les exigences afférentes à l'autorisation de mise sur le

Amendement

L'Agence donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention de l'autorisation de mise sur le marché du véhicule. Un guide du demandeur décrivant et expliquant les exigences afférentes à l'autorisation de mise sur le

marché du véhicule et énumérant les documents requis est mis gratuitement à la disposition des demandeurs. Les autorités nationales de sécurité coopèrent avec l'Agence pour diffuser ces informations.

marché du véhicule et énumérant les documents requis est mis gratuitement à la disposition des demandeurs. Les autorités nationales de sécurité coopèrent avec l'Agence pour diffuser ces informations.

La Commission établit, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, au moyen d'actes d'exécution, des règles détaillées sur la procédure d'autorisation, y compris:

a) des lignes directrices détaillées pour les demandeurs décrivant et expliquant les exigences concernant l'autorisation d'un véhicule pour la mise sur le marché et la liste des documents requis;

b) les modalités procédurales pour le processus d'autorisation, tels que le contenu et les délais pour chaque étape du processus;

c) les critères d'évaluation des dossiers de candidature.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3.

Amendement 26

Proposition de directive Article 20 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. L'Agence peut délivrer une autorisation de mise sur le marché pour une série de véhicules. Les autorisations en question sont valables dans tous les États membres.

Amendement

6. L'Agence peut délivrer une autorisation de mise sur le marché pour une série de véhicules. Les autorisations en question sont valables dans tous les États membres *pour le volet "commercialisation", et dans toute la zone d'utilisation concernée visée au paragraphe 1 bis pour le volet "utilisation".*

Amendement 27

Proposition de directive

Article 20 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis. Le demandeur, en cas de réponse négative de la part de l'Agence, peut demander à l'Agence de revoir sa décision dans une période d'un mois après la réception de la réponse négative. L'Agence a un mois, après la réception de la requête, pour confirmer ou infirmer sa décision.

Amendement 28

Proposition de directive

Article 20 – paragraphe 8 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

8. En cas de renouvellement ou de réaménagement de véhicules existants disposant déjà d'une autorisation de mise sur le marché de véhicule:

8. En cas de renouvellement ou de réaménagement **substantiels** de véhicules existants disposant déjà d'une autorisation de mise sur le marché de véhicule, **lorsque le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés; ou qu'une telle décision est requise par les STI concernées:**

Amendement 29

Proposition de directive

Article 20 – paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis. Dans tous les cas, l'autorisation est également valable, sans extension nécessaire de la zone d'utilisation, pour les véhicules circulant jusqu'aux gares des États membres voisins dont les caractéristiques du réseau sont similaires,

lorsque ces gares sont proches de la frontière, après consultation des autorités nationales de sécurité. Cette consultation peut s'effectuer au cas par cas ou être énoncée dans un accord transfrontalier entre les autorités nationales de sécurité.

Amendement 30

Proposition de directive

Article 20 – paragraphe 9 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

*Si le demandeur le souhaite, l'autorisation de mise sur le marché du véhicule **peut comprendre** une mention claire des réseaux ou des lignes, ou des groupes de réseaux ou de lignes, sur lesquels l'entreprise ferroviaire peut mettre en service un tel véhicule sans autres vérifications, contrôles ou essais concernant la compatibilité technique entre le véhicule et lesdits réseaux ou lignes. **Dans ce cas, le demandeur inclut dans sa demande la preuve de la compatibilité technique du véhicule avec les réseaux ou lignes concernés.***

Amendement

*L'autorisation de mise sur le marché du véhicule **comprend** une mention claire des réseaux ou des lignes, ou des groupes de réseaux ou de lignes, sur lesquels l'entreprise ferroviaire peut mettre en service un tel véhicule sans autres vérifications, contrôles ou essais concernant la compatibilité technique entre le véhicule et lesdits réseaux ou lignes. **Cette mention peut être élargie à d'autres réseaux ou lignes, si le demandeur initial ou un autre demandeur le souhaite, après la délivrance de l'autorisation de mise sur le marché correspondante.***

Amendement 31

Proposition de directive

Article 21 – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau) et 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Aux fins de l'alinéa 1, l'entreprise ferroviaire peut effectuer des essais en coopération avec le gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire d'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais aient lieu dans les trois mois suivant la réception de la demande du requérant.

Amendement 32

Proposition de directive Article 21 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. L'entreprise ferroviaire communique ses décisions de mise en service de véhicules à l'Agence, au gestionnaire de l'infrastructure et à l'autorité nationale de sécurité concernée. Ces décisions sont consignées **aux registres nationaux** des véhicules visés à l'article 43.

Amendement

2. L'entreprise ferroviaire communique ses décisions de mise en service de véhicules à l'Agence, au gestionnaire de l'infrastructure et à l'autorité nationale de sécurité concernée. Ces décisions sont consignées **au registre** des véhicules visés à l'article 43.

Amendement 33

Proposition de directive Article 21 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. En cas de renouvellement ou de réaménagement de véhicules existants, une nouvelle déclaration "CE" de vérification est requise conformément à l'article 15, paragraphe 4. En outre, l'entreprise ferroviaire prend une nouvelle décision de mise en service de ces véhicules lorsque:

a) le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés;
or

b) une telle décision est requise par les STI concernées.

Amendement

supprimé

Amendement 34

Proposition de directive Article 42 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire de l'Union porte un numéro **européen** de véhicule (NEV), qui lui est attribué **avant la première mise en service du véhicule** par l'**autorité nationale de sécurité compétente pour le territoire concerné**.

Amendement

1. Tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire de l'Union porte un numéro de véhicule **européen** (NEV) qui lui est attribué par l'**Agence lors de la délivrance de l'autorisation**.

Amendement 35

Proposition de directive
Article 42 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. L'entreprise ferroviaire exploitant le véhicule **appose sur celui-ci le NEV qui lui a été attribué**.

Amendement

2. **Le titulaire de l'immatriculation s'assure que le véhicule porte le bon numéro d'immatriculation européen.** L'entreprise ferroviaire exploitant **un** véhicule **contrôle l'immatriculation du véhicule**.

Justification

Le numéro d'immatriculation européen devrait être donné par l'Agence lorsqu'elle accorde l'autorisation. L'entreprise ferroviaire n'a aucun moyen de contrôler le numéro d'immatriculation européen d'un véhicule. Seul le titulaire de l'immatriculation (qui est l'exploitant ou le propriétaire du véhicule) possède cette information.

Amendement 36

Proposition de directive
Article 43 – titre

Texte proposé par la Commission

Registres nationaux des véhicules

Amendement

Registre européen des véhicules

Amendement 37

Proposition de directive

Article 43 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. *Chaque État membre* tient un registre *des* véhicules mis en service *sur son territoire*. Ce registre répond aux critères suivants:

Amendement

1. *L'Agence* tient un registre *de tous les* véhicules mis en service *dans l'Union*. Ce registre répond aux critères suivants:

Amendement 38

Proposition de directive

Article 43 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) il est tenu à jour par *un organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire*;

Amendement

b) il est tenu à jour par *l'Agence*;

Amendement 39

Proposition de directive

Article 43 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

c) il est accessible *aux autorités nationales de sécurité et aux organismes d'enquête visés, respectivement, aux articles 16 et 21 de la directive [...]/... relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union* ; il est également accessible, pour toute demande légitime, aux organismes de contrôle visés aux articles 55 et 56 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen , à l'Agence, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou

Amendement

c) il est accessible *au public*;

identifiés dans le registre.

Amendement 40

Proposition de directive Article 43 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La Commission adopte par voie d'actes d'exécution des spécifications communes couvrant le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique, le mode d'exploitation, y compris les modalités d'échange de données, et les règles de saisie et de consultation des données des **registres nationaux des véhicules**. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3.

Amendement

2. La Commission adopte par voie d'actes d'exécution des spécifications communes couvrant le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique, le mode d'exploitation, y compris les modalités d'échange de données, et les règles de saisie et de consultation des données **du registre européen** des véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3.

Amendement 41

Proposition de directive Article 43 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre **national** des véhicules, la destruction d'un véhicule ou **sa** décision de ne plus immatriculer un véhicule, à **l'autorité nationale de sécurité de tout État membre dans lequel ce véhicule a été mis en service**.

Amendement

3. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre **européen** des véhicules, la destruction d'un véhicule ou **la** décision de ne plus immatriculer un véhicule, à **l'Agence**.

Amendement 42

Proposition de directive Article 43 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Les registres nationaux des véhicules doivent être incorporés au registre européen des véhicules au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive. La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, le format de document type. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3.

Amendement 43

Proposition de directive

Article 44 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Pour chaque véhicule, le registre contient au moins les informations suivantes:

- a) le numéro européen du véhicule;***
- b) les références de la déclaration "CE" de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;***
- c) les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 44;***
- d) l'identification de l'utilisateur du véhicule;***
- e) les restrictions sur l'utilisation du véhicule;***
- f) l'entité en charge de l'entretien.***

L'Agence met à jour sans délai le registre lorsqu'elle émet, renouvelle, amende, suspend ou révoque une autorisation de mise en service d'un véhicule.

Justification

Le contenu du registre européen des véhicules devrait être clarifié de manière à indiquer les

informations qui concernent le véhicule, afin d'être efficace et de répondre aux besoins commerciaux et opérationnels des utilisateurs. Pour être utile, le registre doit être mis à jour sans délai par l'Agence.

Amendement 44

Proposition de directive Article 50 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Tous les trois ans, et pour la première fois trois ans après la publication de la présente directive, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire. Ce rapport comporte également une analyse des cas prévus à l'article 7 et de l'application du chapitre V.

Amendement

1. Tous les trois ans, et pour la première fois trois ans après la publication de la présente directive, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire. Ce rapport comporte également une analyse des cas prévus à l'article 7 et de l'application du chapitre V. ***En fonction des résultats du rapport, la Commission propose des améliorations et des mesures de renforcement du rôle de l'Agence dans la mise en œuvre de l'interopérabilité.***

Amendement 45

Proposition de directive Article 50 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Deux ans après la publication de la présente directive, et après avoir consulté les différents acteurs concernés, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès accomplis par l'Agence européenne pour s'acquitter de ses nouvelles compétences, ainsi que sur le fonctionnement de cette dernière.

Amendement 46

Proposition de directive Article 51 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres peuvent continuer à appliquer les dispositions du chapitre V de la directive 2008/57/CE jusqu'au [**deux** ans après la date d'entrée en vigueur].

Amendement

1. Les États membres peuvent continuer à appliquer les dispositions du chapitre V de la directive 2008/57/CE jusqu'au [**trois** ans après la date d'entrée en vigueur].

Amendement 47

Proposition de directive Article 54 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1er, à l'article 2, à l'article 7, paragraphes 1 à 4, à l'article 11, paragraphe 1, à l'article 13, à l'article 14, paragraphes 1 à 7, à l'article 15, paragraphes 1 à 6, aux articles 17 à 21, à l'article 22, paragraphes 3 à 7, aux articles 23 à 36, à l'article 37, paragraphe 2, à l'article 38, à l'article 39, aux articles 41 à 43, à l'article 45, paragraphes 1 à 5, à l'article 51 et aux annexes I à III au plus tard le [**deux** ans après la date d'entrée en vigueur] . Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces mesures ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces mesures et la présente directive. Les tableaux de correspondance sont nécessaires pour permettre à tous les acteurs concernés de déterminer clairement les dispositions applicables à l'échelon national pour la mise en œuvre de la présente directive.

Amendement

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1er, à l'article 2, à l'article 7, paragraphes 1 à 4, à l'article 11, paragraphe 1, à l'article 13, à l'article 14, paragraphes 1 à 7, à l'article 15, paragraphes 1 à 6, aux articles 17 à 21, à l'article 22, paragraphes 3 à 7, aux articles 23 à 36, à l'article 37, paragraphe 2, à l'article 38, à l'article 39, aux articles 41 à 43, à l'article 45, paragraphes 1 à 5, à l'article 51 et aux annexes I à III au plus tard le [**trois** ans après la date d'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces mesures ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces mesures et la présente directive. Les tableaux de correspondance sont nécessaires pour permettre à tous les acteurs concernés de déterminer clairement les dispositions applicables à l'échelon national pour la mise en œuvre de la présente directive.

Amendement 48

Proposition de directive Article 55 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

La directive 2008/57/CE telle que modifiée par les directives énumérées à l'annexe IV, partie A, est abrogée avec effet à compter du [**deux** ans après la date d'entrée en vigueur], sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national desdites directives établis à l'annexe IV, partie B .

Amendement

La directive 2008/57/CE telle que modifiée par les directives énumérées à l'annexe IV, partie A, est abrogée avec effet à compter du [**trois** ans après la date d'entrée en vigueur], sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national desdites directives établis à l'annexe IV, partie B.

Amendement 49

Proposition de directive Article 56 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les articles 3 à 10, l'article 11, paragraphes 2, 3 et 4, l'article 12 et l'article 16 s'appliquent à compter du [**deux** ans après la date d'entrée en vigueur].

Amendement

Les articles 3 à 10, l'article 11, paragraphes 2, 3 et 4, l'article 12 et l'article 16 s'appliquent à compter du [**trois** ans après la date d'entrée en vigueur].

Amendement 50

Proposition de directive Annexe I – point 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. SUIVI DES COÛTS

L'analyse coûts-bénéfices des mesures proposées tient compte entre autres des éléments suivants:

- coût de la mesure proposée,***
- bénéfiques pour l'interopérabilité d'une extension du domaine d'application à des sous-catégories particulières de réseaux et***

de véhicules,

– réduction des coûts et charges de capital due aux économies d'échelle et à la meilleure utilisation des véhicules,

– réduction des coûts d'investissement et d'entretien/d'exploitation due à une plus grande concurrence entre les constructeurs et les sociétés de maintenance,

– bénéfices environnementaux dus aux améliorations techniques du système ferroviaire,

– augmentation de la sécurité de l'exploitation.

En outre, cette évaluation indiquera l'impact probable pour tous les opérateurs et les agents économiques concernés, dont les autorités locales et régionales.

PROCÉDURE

Titre	Interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (Refonte)
Références	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 7.2.2013
Avis émis par Date de l'annonce en séance	REGI 7.2.2013
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Marie-Thérèse Sanchez-Schmid 19.2.2013
Date de l'adoption	14.10.2013
Résultat du vote final	+ : 31 - : 0 0 : 0
Membres présents au moment du vote final	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Edvard Kožušník