



Bruxelles, le 26.1.2016
COM(2016) 35 final

2013/0015 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN
conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union
européenne
concernant la
position du Conseil sur l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil
relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne
(Refonte)

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

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN
conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union
européenne

concernant la

position du Conseil sur l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil
relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne
(Refonte)

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

1. CONTEXTE

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

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

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

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

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

(document COM(2013) 30 final — 2013/0015 COD): 31 janvier 2013

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

10 juillet 2013

Date de l'avis du Comité des régions:

8 octobre 2013

Date de la position du Parlement européen en première lecture:

26 février 2014

Date d'adoption de la position du Conseil:

10 décembre 2015

2. OBJECTIF DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La Commission a proposé de refondre la directive sur l'interopérabilité (2008/57/CE) afin d'éliminer des défauts importants. Malgré les modifications apportées par les paquets ferroviaires précédents, un large éventail de règles techniques nationales demeurent en vigueur dans toute l'Union, et les procédures d'autorisation des véhicules varient fortement d'un État membre à l'autre. De ce fait, de solides obstacles à l'entrée sur le marché de nouveaux acteurs et constructeurs de véhicules ferroviaires subsistent, ce qui empêche l'achèvement d'un véritable marché unique ferroviaire européen.

La Commission a proposé de mettre en place un cadre simplifié et unifié pour l'autorisation des véhicules, d'étendre le champ des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et de clarifier leur lien avec les règles nationales. Afin de réaliser ces objectifs, la Commission a proposé de renforcer les prérogatives de l'Agence ferroviaire européenne («l'Agence»).

3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION DU CONSEIL

La position en première lecture adoptée par le Conseil Transports du 10 décembre 2015 approuve les principaux objectifs de la proposition de la Commission consistant à instaurer une autorisation unique des véhicules.

La position du Conseil inclut également de nouvelles dispositions liées à des cas particuliers et aux préoccupations de certains États membres:

- mise en service du sous-système de contrôle-commande et signalisation au sol. La position du Conseil prévoit que la mise en service de ce sous-système reste du ressort des autorités nationales de sécurité;
- une période de transition pour le chapitre V de la directive 2008/57/CE d'une durée de 3 ans au lieu des 2 ans proposés; et
- les délais pour la mise en œuvre des STI. La position du Conseil dilue le texte proposé, qui permettait d'indiquer clairement des délais pour l'application des STI aux sous-systèmes existants. .

La Commission salue l'ajout, dans la position du Conseil:

- d'un guichet unique pour les autorisations de véhicule, car cela facilitera l'échange d'informations entre les demandeurs, l'Agence et les autorités nationales de sécurité;
- d'une nouvelle disposition faisant obligation à l'Agence d'un nouveau registre européen des véhicules, car cela constituera une simplification par rapport à la situation actuelle de 26 registres nationaux des véhicules, et que cette disposition est cohérente avec le nouveau rôle de l'Agence en ce qui concerne l'autorisation des véhicules.

La Commission regrette cependant:

- toutes les modifications introduites en relation avec les pouvoirs délégués et d'exécution, notamment le recours systématique à la clause «absence d'avis», qui est contraire à la lettre et à l'esprit de l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b), du règlement(UE) n° 182/2011;
- la suppression de l'obligation, pour les États membres, de communiquer à la Commission des informations claires et précises sur la transposition des directives en droit national, pourtant reconnue par le Parlement européen, le Conseil et la

Commission dans leur déclaration politique commune du 27 octobre 2011 sur les documents explicatifs.

4. CONCLUSION

La Commission considère que l'actualisation de la législation sur l'interopérabilité du système ferroviaire est cruciale pour l'introduction d'un cadre unifié et simplifié pour la certification de sécurité. Elle permettra de réduire sensiblement le large éventail de règles techniques nationales en vigueur de l'UE et, tout aussi important, les fortes disparités dans les procédures d'autorisation de véhicule d'un État membre à l'autre.

Dans un esprit de compromis, la Commission accepte la position adoptée par le Conseil, permettant ainsi au Parlement européen d'adopter le texte définitif en deuxième lecture, avec les cinq autres propositions formant le quatrième paquet ferroviaire. La Commission considère en effet que l'adoption simultanée des piliers commercial et technique maximiserait les bénéfices en termes de qualité du service, d'efficacité et de compétitivité du secteur ferroviaire.