



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 30.1.2013
COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Proposition de

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

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

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Développements récents de la politique de l'Union dans le domaine des chemins de fer

Dans son livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», adopté le 28 mars 2011 (le «livre blanc de 2011»), la Commission a exposé sa vision d'un espace ferroviaire unique européen, c'est-à-dire d'un marché intérieur des chemins de fer dans lequel les entreprises ferroviaires européennes pourraient proposer leurs services sans entraves techniques et administratives inutiles.

Le Conseil européen de janvier 2012 a souligné dans ses conclusions l'importance de libérer le potentiel de création d'emplois que représente un marché unique pleinement intégré, pour les entreprises de réseau comme pour les autres¹. De plus, dans sa communication intitulée «Agir pour la croissance, la stabilité et l'emploi» adoptée le 30 mai 2012², la Commission a souligné combien il était important de réduire encore la charge réglementaire et les barrières à l'entrée dans le secteur du transport ferroviaire; elle a présenté à cet effet des recommandations spécifiques par pays. La Commission a aussi adopté, le 6 juin 2012, une communication sur «Une meilleure gouvernance pour le marché unique», qui met également l'accent sur l'importance du secteur des transports³.

Ces dix dernières années, le marché ferroviaire de l'UE a été profondément modifié, de façon progressive, par l'introduction de trois paquets législatifs sur les chemins de fer (et d'actes les accompagnant) destinés à ouvrir les marchés nationaux et à accroître la compétitivité et l'interopérabilité des chemins de fer au niveau de l'UE, tout en conservant un niveau élevé de sécurité. Cependant, malgré l'enrichissement considérable de l'«acquis de l'UE» (actes législatifs et autres mesures) établissant un marché intérieur des services de transport ferroviaire, la part du rail dans le transport à l'intérieur de l'UE reste modeste. C'est pourquoi la Commission propose un quatrième paquet ferroviaire pour améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en éliminant les obstacles qui subsistent sur le marché.

Le présent règlement fait partie de ce quatrième paquet, qui vise à éliminer les barrières administratives et techniques existantes, notamment en mettant sur pied une approche commune en matière de règles de sécurité et d'interopérabilité visant à augmenter les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires actives dans l'UE, en diminuant les coûts administratifs, en accélérant les procédures administratives et en évitant les discriminations déguisées, en s'appuyant sur une Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Il vise à remplacer le règlement original portant création de l'Agence et à confier à celle-ci de nouvelles missions importantes qui en feront une véritable autorité ferroviaire européenne dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité.

1.2. Pourquoi remplacer le règlement n° 881/2004 (modifié) par un nouvel acte?

L'Agence ferroviaire européenne (AFE, ci-après l'«Agence»), depuis l'élaboration en 2004 du règlement qui l'institue, a connu, à l'instar des chemins de fer européens, une certaine évolution. Les données probantes sur le fonctionnement du marché intérieur des chemins de

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

fer de l'UE, y compris en ce qui concerne l'interopérabilité et la sécurité, se sont accumulées. De nouvelles dispositions législatives ont conduit à la modification en 2008 du règlement instituant l'Agence ou à l'extension des missions de cette dernière sans modification du règlement (par exemple la décision 2011/155/UE).

Le rapport d'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition mentionne un certain nombre de mesures qui confèreraient de nouvelles compétences à l'Agence et rationaliseraient les procédures existantes.

En outre, des modifications doivent être instaurées pour améliorer le fonctionnement de l'Agence sur la base de l'évaluation du règlement instituant l'Agence et de l'Agence elle-même (2009-2010) et des recommandations contenues dans la déclaration conjointe de la Commission, du Parlement européen et du Conseil sur les agences décentralisées (2012), ainsi que de la position écrite sur l'avenir de l'Agence formulée par son conseil d'administration (2012). Il s'agit en particulier d'améliorations de la structure interne, de la gouvernance et des processus décisionnels de l'Agence, et de ses relations avec les parties intéressées.

Le nouveau règlement permettra aussi de clarifier la structure de l'acte juridique (par exemple en supprimant certains articles et en renumérotant le tout) et de la rendre plus logique (par exemple en déplaçant certains articles vers des chapitres plus pertinents, en créant de nouveaux chapitres et en supprimant ceux devenus obsolètes). Enfin, les directives sur l'interopérabilité et la sécurité sont aussi modifiées dans le présent paquet législatif et sont étroitement liées aux tâches de l'Agence, ce dont le présent règlement doit tenir dûment compte.

Compte tenu de ce qui précède et de l'avis du service juridique, la Commission entend proposer un nouveau règlement relatif à l'Agence qui remplacerait le règlement original (CE) n° 881/2004. Une série de changements sont introduits par rapport à ce règlement; ils peuvent être groupés en trois catégories:

- *nouvelles dispositions*: nouvelles tâches de l'Agence (délivrance des autorisations de mise sur le marché de véhicules, des autorisations de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol et des certificats de sécurité), contrôle renforcé sur les autorités nationales, extension des pouvoirs en ce qui concerne les règles nationales, nouvelle ressource budgétaire pour l'Agence (droits et redevances), chambre de recours; certaines dispositions nouvelles, notamment dans la partie qui concerne l'organisation interne, résultent de l'approche commune sur les agences de l'UE;
- *clarification et simplification de dispositions existantes*: notamment en ce qui concerne les méthodes de travail, l'ERTMS, le personnel ferroviaire, les registres et les autres tâches;
- *mis à jour* liées à l'évolution du cadre législatif et politique: dispositions concernant la structure interne et le fonctionnement, références aux procédures de comitologie et aux actes délégués;
- *modifications rédactionnelles* par rapport au règlement d'origine.

1.3. Liens entre le présent règlement et les directives sur l'interopérabilité et la sécurité

La directive 2008/57/CE (directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire) et la directive 2004/49/CE (directive relative à la sécurité ferroviaire) sont étroitement liées au règlement original (CE) n° 881/2004. Dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire, une refonte de ces directives est proposée; néanmoins, ces textes resteront étroitement liés au

présent règlement, avant tout parce que l'Agence exerce des activités dans les domaines de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires, pour lesquels ces directives constituent la base juridique.

Les liens avec le présent règlement concernent en particulier:

- les spécifications techniques d'interopérabilité (STI; directive sur l'interopérabilité); les objectifs de sécurité communs (OSC; directive sur la sécurité) et les méthodes de sécurité communes (MSC; directive sur la sécurité): l'Agence est chargée de rédiger des recommandations à adopter par la Commission et de fournir à celle-ci des avis en ce qui concerne la non-application de STI;
- les certificats de sécurité: l'Agence est responsable de leur délivrance, tandis que la procédure complète est définie par la directive sur la sécurité;
- les registres: l'Agence est chargée de soumettre des recommandations à la Commission en ce qui concerne les spécifications applicables aux registres (visées dans la directive sur l'interopérabilité) et leur révision et de veiller à ce que le public y ait accès;
- les autorisations de mise sur le marché de véhicules ferroviaires et de types de véhicule, ainsi que les autorisations de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol: l'Agence est responsable de leur délivrance, tandis que la procédure complète est définie par la directive sur l'interopérabilité;
- les applications télématiques et le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS): il s'agit de domaines spécifiques couverts par les STI correspondantes adoptées en vertu de la directive sur l'interopérabilité et pour lesquels l'Agence, en tant qu'autorité du système, a un rôle important à jouer;
- les organismes d'évaluation de la conformité notifiés: l'Agence est responsable de soutenir leurs activités et d'en assurer le contrôle, tandis que c'est la directive sur l'interopérabilité qui les crée et leur confie leurs missions;
- les autorités nationales de sécurité (ANS): l'Agence est responsable de soutenir leurs activités et d'en assurer le contrôle, tandis que c'est la directive sur la sécurité qui les crée et leur confie leurs missions;
- les règles nationales en matière ferroviaire: l'Agence est responsable de leur examen en vue de leur réduction, tandis que la procédure applicable pour leur notification est définie par les directives sur la sécurité et sur l'interopérabilité.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Les services de la Commission ont discuté de manière continue de l'évolution de l'espace ferroviaire unique européen avec les représentants du secteur. En 2010-2011, ils ont réalisé une évaluation *ex post* du règlement (CE) n° 881/2004 et du fonctionnement de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer⁴. Cette évaluation, combinée à l'évaluation générale des agences de l'UE menée en 2009, a montré la valeur ajoutée de l'Agence et a indiqué que les parties intéressées ont généralement une opinion favorable de celle-ci et de ses réalisations. Les résultats de l'évaluation ont constitué un apport et un travail préparatoire

⁴

http://ec.europa.eu/transport/evaluations/doc/2011_era-evaluation-881-2004.pdf.

importants pour le processus d'analyse d'impact qui a ensuite été réalisé en vue de la révision du règlement.

La Commission européenne a effectué une analyse d'impact approfondie pour étayer les propositions législatives visant à améliorer l'efficacité et la compétitivité de l'espace ferroviaire unique européen dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité. Un comité de pilotage de l'analyse d'impact (IASG) a été créé en juin 2011; la DG Mobilité et transports a invité toutes les autres directions générales de la Commission à y participer.

Un consultant externe a réalisé une étude à l'appui de l'analyse d'impact et mené une consultation ciblée des parties intéressées. Cette consultation a débuté le 18 novembre 2011 par une enquête sur internet qui a été clôturée le 30 décembre 2011, et suivie d'entretiens avec les parties intéressées les plus significatives et d'un atelier avec les parties intéressées fin février 2012.

Depuis, la DG Mobilité et transports a participé à des réunions bilatérales avec le secteur afin de dégager les pistes à suivre dans le quatrième paquet en ce qui concerne l'interopérabilité et la sécurité.

Étant donné la nature technique de l'initiative, il n'a pas été organisé de consultation publique. Cependant, la Commission a veillé à ce que toutes les parties intéressées soient consultées en temps utile et à ce que tous les éléments principaux de l'initiative soient examinés.

Comité d'analyses d'impact

Le 5 septembre 2012, le comité d'analyses d'impact s'est réuni et a émis un avis favorable. Les principales recommandations du comité ont été intégrées au rapport d'analyse d'impact:

- des statistiques et des informations sur la consultation des parties intéressées ont été ajoutées;
- les synergies attendues avec les autres éléments du quatrième paquet ferroviaire ont été ajoutées et les incidences indirectes ont été précisées;
- les mesures principales communes aux options 2 à 5 ont été décrites plus en détail et leurs différences clarifiées;
- les méthodes d'évaluation des incidences ont été clarifiées et mieux expliquées; la logique a été mise en évidence par de meilleures références croisées;
- la distinction entre les coûts administratifs pour les acteurs économiques (opérateurs ferroviaires) et les coûts pour les administrations publiques (autorités nationales, Agence, Commission) a été clarifiée.

Options envisagées

Au terme d'un examen des diverses mesures envisageables, la Commission a retenu cinq options (options 2 à 6), en plus du scénario de base. Les options 2 à 5, par essence, concernent principalement le degré d'interaction entre l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (l'Agence) et les autorités nationales et contribuent toutes à la réalisation des trois objectifs opérationnels. L'option 6 est un ensemble de mesures horizontales qui sont, pour la plupart, indépendantes des interactions entre l'Agence et les autorités nationales et peuvent être appliquées en combinaison avec n'importe laquelle des options 2 à 5, de façon à potentiellement renforcer l'impact final global.

Option 1: scénario de référence (statu quo), consistant à poursuivre la trajectoire définie actuellement pour le secteur.

Option 2: renforcement du rôle de coordination de l'Agence dans l'application d'une approche cohérente en matière de certification des entreprises ferroviaires et d'autorisation de véhicules.

Option 3: constitution de l'Agence en guichet unique, la décision finale quant à une certification ou à une autorisation demeurant de la compétence des ANS, mais l'Agence contrôlant les demandes et les décisions à l'entrée et à la sortie.

Option 4: partage des compétences entre l'Agence et les ANS, la décision finale quant à une certification ou à une autorisation incombant à l'Agence.

Option 5: reprise par l'Agence des activités des ANS en matière de certification des entreprises ferroviaires et d'autorisation des véhicules.

Option 6: mesures horizontales, y compris d'autres mesures législatives ou non contraignantes (en dehors du partage des responsabilités entre les autorités nationales et l'Agence) qui pourraient être mises en œuvre pour améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire, notamment: renforcement du rôle de l'Agence dans la diffusion des informations et la formation dans le domaine ferroviaire ou dans l'abandon des règles nationales techniques et de sécurité au profit d'un système de règles à l'échelon de l'UE (recensement des règles inutiles par l'Agence et les ANS, puis obligation faite aux autorités nationales de supprimer ces règles et limitation de leur faculté d'adopter de nouvelles règles).

Impact des différentes options: l'impact environnemental de chacune des options a été jugé positif, bien que faible. L'impact social de chacune des options a été jugé faible/marginal.

Le tableau ci-dessous présente les avantages économiques (efficience) et le nombre d'objectifs atteints (efficacité) pour les différentes combinaisons d'options.

Option	Efficience (retombées financières totales nettes, en Mio EUR)	Efficacité (nombre d'objectifs opérationnels atteints)
Options 2+6: renforcement du rôle de «coordination» de l'Agence + mesures horizontales	411	1
Options 3+6: l'Agence guichet unique + mesures horizontales	461	2
Options 4+6: partage des compétences entre l'Agence et les ANS + mesures horizontales	497	3
Options 5+6: transfert des activités d'autorisation et de certification des ANS à l'Agence + mesures horizontales	476	3

En conclusion, c'est l'option 4 (en combinaison avec l'option 6) qui a été retenue, car elle offre le meilleur équilibre des résultats sur les plans suivants:

- le secteur privé, par la réduction des coûts et des délais pour la certification en matière de sécurité et l'autorisation de véhicules et autres sous-systèmes;
- l'incidence financière pour le budget de l'UE;
- l'incidence financière pour les institutions nationales;
- la conformité aux principes de subsidiarité et de proportionnalité;
- la résolution des problèmes relevés, et

- la réalisation des objectifs.

On trouvera de plus amples informations sur l'analyse d'impact et les résultats de la consultation des parties intéressées dans le document de travail des services de la Commission accompagnant les propositions législatives visant à supprimer les barrières administratives et techniques qui subsistent dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité sur le marché ferroviaire de l'UE. Ce document sera publié sur le site web du secrétariat général de la Commission après l'adoption du présent acte juridique.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

La présente section contient des observations et des explications sur les principales dispositions du nouveau règlement relatif à l'Agence; lorsque nécessaire, il est fait mention des modifications apportées au texte du règlement original (CE) n° 881/2004.

CHAPITRE 1 – PRINCIPES

Article 1^{er}: les objectifs ont été révisés pour tenir compte des nouvelles missions de l'Agence, et déplacés vers les considérants; ils sont remplacés, par souci de clarté, par des dispositions intitulées «Objet et champ d'application».

Article 2: le statut juridique (article 22 dans le règlement original) est déplacé à cet endroit, plus approprié.

Article 3: modifié pour prendre dûment en compte les nouveaux types d'actes à établir par l'Agence.

CHAPITRE 2 – MÉTHODES DE TRAVAIL

Nouveau chapitre ajouté pour aborder des questions qui se trouvaient à l'origine dans d'autres chapitres mais qui, en réalité, ont trait aux méthodes par lesquelles l'Agence travaille à la réalisation de ses objectifs.

Article 4: «groupes de travail», réécrit par souci de clarté juridique; en particulier: la référence à l'AEIF est désormais obsolète et peut être supprimée; l'article 24, paragraphe 4, du règlement original a été déplacé ici à la place de l'article sur le personnel de l'Agence; le règlement intérieur doit être adopté par le conseil d'administration.

Article 7: «Analyse d'impact», le texte original, en son article 6, paragraphe 4, limitait le champ de l'analyse coûts/avantages à la sécurité; cette tâche ne devrait pas être liée à une activité de l'Agence en particulier, c'est pourquoi il était nécessaire de déplacer ces paragraphes dans une section générale, de les rendre applicables de façon générale et de définir des tâches claires; ceci est conforme à la position écrite du conseil d'administration sur l'avenir de l'Agence et aux principes de l'établissement du budget et de la gestion par activités (EBA et GPA).

Article 8: «Études», précédemment article 20, déplacé car les études sont des moyens d'atteindre les objectifs, et non des tâches en tant que telles.

Article 9: «Avis», précédemment article 10 sur les avis techniques; le mot «technique» est supprimé pour assurer la cohérence avec les directives; le paragraphe 2 *bis*, point b), est supprimé car obsolète; le paragraphe 3 (paragraphe 2 *ter* dans le texte original) est modifié et voit son champ d'application élargi (auparavant limité aux STI, sans motif clair).

Article 10: «Visites dans les États membres», précédemment article 33, déplacé à cet endroit car les visites sont des moyens d'atteindre les objectifs de l'Agence.

CHAPITRE 3 – TÂCHES RELATIVES À LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Article 11: «assistance technique – sécurité», modifications mineures pour clarifier les tâches de l'Agence.

Article 12: «Certificats de sécurité», nouveau rôle de l'Agence (délivrance des certificats de sécurité), comme proposé dans le rapport d'analyse d'impact, en conformité avec la directive révisée sur la sécurité.

Article 13: «Entretien des véhicules», nouvel article, restant du chapitre 3 *bis* du règlement original, simplifié et déplacé vers la partie consacrée à la sécurité, la plus pertinente.

Article 14: «Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer», nouvel article qui officialise ce que l'Agence réalise déjà, en fait, en matière de transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

CHAPITRE 4 – TÂCHES RELATIVES À L'INTEROPÉRABILITÉ

Article 15: «assistance technique – interopérabilité», modifié légèrement pour tenir compte des modifications apportées à la directive sur l'interopérabilité [points b) et c)] et pour clarifier les tâches existantes de l'Agence.

Article 16: «autorisations de véhicules», nouvel article concernant le nouveau rôle de l'Agence dans la délivrance des autorisations de mise sur le marché de véhicules, comme proposé dans le rapport d'analyse d'impact; en conformité avec la directive modifiée sur l'interopérabilité.

Article 17: «autorisations de types de véhicules», nouvel article concernant le nouveau rôle de l'Agence dans la délivrance des autorisations de mise sur le marché de types de véhicules; en conformité avec la directive modifiée sur l'interopérabilité.

Article 18: «Autorisations de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol», nouvel article concernant le nouveau rôle de l'Agence dans l'autorisation des équipements de contrôle-commande et de signalisation au sol; lié au rôle de l'Agence en tant qu'autorité du système et aux conséquences de la nouvelle tâche de délivrance des autorisations de mise sur le marché des véhicules en ce qui concerne l'ERTMS (il faut garantir que les autorisations de mise sur le marché délivrées pour les véhicules disposant d'équipements ERTMS soient cohérentes par rapport aux systèmes au sol).

Article 19: «Applications télématiques», nouvel article ajouté pour officialiser le rôle que l'Agence joue déjà, conformément aux STI «Applications télématiques au service des voyageurs» et «Applications télématiques au service du fret», et sur la base du rapport d'analyse d'impact.

Article 20: «Assistance aux organismes d'évaluation de la conformité notifiés», modifié, les dispositions relatives au contrôle par la Commission des organismes notifiés ayant été déplacées vers le nouveau chapitre consacré au contrôle; le reste des dispositions concerne l'assistance aux organismes notifiés (la Commission a attribué des tâches du secrétariat technique du groupe de coordination des organismes notifiés à l'Agence à compter du 20 avril 2011 et cette activité est déjà en cours; il y a lieu de l'inscrire dans la législation).

CHAPITRE 5 – TÂCHES RELATIVES AUX RÈGLES NATIONALES (déplacé après le chapitre sur l'interopérabilité)

Articles 21, 22 et 23: «règles nationales», nouveaux articles qui intègrent les articles 9 *bis* et 9 *ter* du règlement original, modifiés pour que les procédures soient en adéquation avec les directives sur la sécurité et sur l'interopérabilité et pour tenir compte de l'extension des pouvoirs de l'Agence en matière de règles nationales, qui résulte du rapport d'analyse

d'impact et du projet de rapport de la task force sur les règles nationales de sécurité; la gestion de la base de données informatique est confiée sans ambiguïté à l'Agence, afin de clarifier les responsabilités qui étaient auparavant partagées (entre la Commission et l'Agence) et de surmonter les problèmes actuels en matière technique et en matière de coordination et de propriété.

CHAPITRE 6 – TÂCHES RELATIVES À L'ERTMS (les dispositions consacrées à l'ERTMS méritent de constituer un nouveau chapitre distinct)

Articles 24-28: «tâches dans le domaine de l'ERTMS», qui intègrent l'article 21 *bis* du règlement original, modifié pour clarifier les responsabilités de l'Agence et des autres acteurs par rapport à l'ERTMS, améliorer le déploiement de ce système et traduire dans la réglementation ce que l'Agence accomplit déjà dans ce domaine; l'article 27 est modifié en fonction de l'évaluation préliminaire de quatre années de suivi technique réalisée par la Commission.

CHAPITRE 7 – TÂCHES RELATIVES AU CONTRÔLE DE L'ESPACE FERROVIAIRE UNIQUE EUROPÉEN (nouveau chapitre – diverses tâches liées au contrôle sont désormais rassemblées dans un seul chapitre pour plus de clarté et de visibilité)

Article 29: «Contrôle des autorités nationales de sécurité», nouvel article – nouvelle mission de l'Agence; contrôle des ANS, comme proposé dans le rapport d'analyse d'impact (et dans l'évaluation du règlement relatif à l'Agence).

Article 30: «contrôle des organismes notifiés», nouvel article – nouvelle mission de l'Agence: contrôle des organismes notifiés, comme proposé dans le rapport d'analyse d'impact.

Article 31: «Suivi des progrès en matière d'interopérabilité et de sécurité», basé en partie sur l'article 9 du règlement original (nouveaux paragraphes 1 et 2, clarifiant les tâches de l'Agence pour le contrôle en matière de sécurité), sur son article 14 (nouveaux paragraphes 3 et 4, lequel prévoit un rapport unique sur l'interopérabilité et la sécurité au lieu de deux précédemment); et, en ce qui concerne le paragraphe 5, sur son article 21 *ter*, paragraphe 2, point a), conformément au rapport d'analyse d'impact et à l'évaluation du règlement relatif à l'Agence.

CHAPITRE 8 – AUTRES TÂCHES (nouveau chapitre combinant d'anciens chapitres concernant les registres, le personnel ferroviaire et d'autres tâches)

Article 32: «Personnel ferroviaire», combine les articles 16 *ter*, 16 *quater* et 17 par souci de simplification: certaines tâches sont obsolètes, d'autres sont décrites dans la directive 2007/59/CE; modifications pour éviter les répétitions et l'ambiguïté juridique.

Article 33: «registres», cet article combine les articles 18 et 19 originaux, mis à jour et en conformité avec la législation.

Article 34: «Réseaux des autorités nationales de sécurité, des organismes d'enquête et des organismes représentatifs», figurant auparavant en partie dans l'article 6, paragraphe 5, et dans l'article 9 du règlement original; ajout du réseau des organismes représentatifs (paragraphe 2) pour améliorer et structurer la coordination des parties intéressées au niveau de l'Agence; le paragraphe 3 a été ajouté pour améliorer et structurer la consultation de toutes les parties intéressées et, en fin de compte, améliorer la qualité des réalisations de l'Agence (conformément à l'évaluation du règlement relatif à l'Agence et à la position écrite sur l'avenir de l'Agence).

Article 35: «Communication et diffusion», nouvel article, qui officialise en partie les activités existantes de l'Agence et qui fait suite au rapport d'analyse d'impact, à l'évaluation du règlement relatif à l'Agence et à la position écrite sur l'avenir de l'Agence.

Article 36: «Recherche et promotion de l'innovation», article original avec un ajout concernant la recherche, qui officialise ce que l'Agence réalise déjà dans une large mesure; conforme à la position écrite du conseil d'administration sur l'avenir de l'Agence.

Article 37: «Assistance à la Commission», légèrement modifié.

Article 38: «Assistance dans l'évaluation de projets ferroviaires», article 15 original, portée élargie à la sécurité.

Article 39: «assistance aux États membres et aux parties intéressées», nouvel article, faisant suite au rapport d'analyse d'impact (mesure faisant partie de l'option 6) et aux résultats de l'évaluation du règlement relatif à l'Agence.

Article 40: «Relations internationales», nouvel article officialisant ce que l'Agence réalise déjà dans une large mesure; conforme au rapport d'analyse d'impact et à la position du conseil d'administration sur l'avenir de l'Agence.

Article 41: «pièces détachées», nouvel article – nouvelle tâche, sur la base du rapport d'analyse d'impact.

CHAPITRE 9 – ORGANISATION DE L'AGENCE – Rédigé largement dans la logique de la déclaration commune du Parlement européen, du Conseil et de la Commission sur les agences décentralisées, et de l'approche commune (2012), notamment en ce qui concerne: l'extension des compétences du conseil d'administration; la création d'un conseil exécutif; le programme de travail pluriannuel; d'autres dispositions standard concernant les ressources humaines et les questions budgétaires.

Autres changements importants:

Article 48: «Programmes de travail annuel et pluriannuel», nouvel article, distinct, consacré aux programmes de travail, jugé utile pour plus de clarté; conformément à la déclaration commune et aux recommandations de la Cour des comptes et du PE, à l'évaluation du règlement relatif à l'Agence et à la position écrite du conseil d'administration de l'Agence sur l'avenir de cette dernière (perspectives pluriannuelles, EBA et GPA, relation avec les parties intéressées).

Articles 51 à 57: «chambre de recours», nouveaux articles – une chambre de recours est nécessaire en raison de l'extension des compétences de l'Agence (délivrance des autorisations de mise sur le marché de véhicules et des certificats de sécurité); le rapport d'analyse d'impact prescrit la création d'une instance d'appel extérieure à l'Agence; il semble néanmoins que la solution déjà mise en place par l'AESA soit plus appropriée; ces articles sont fondés sur les dispositions pertinentes du règlement AESA.

CHAPITRE 10 – DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 58, paragraphe 2: nouveau point c) – ajout de nouvelles sources de recettes pour l'Agence [droits et redevances externes pour la délivrance des autorisations de mise sur le marché de véhicules et des certificats de sécurité (nouvelles tâches)]; nouveau point e), pour mise en conformité avec le règlement AESA.

CHAPITRE 11 – PERSONNEL (nouveau chapitre, suivant en grande partie – articles 62 et 63 – les dispositions standard résultant de l'approche commune sur les agences)

Article 61: «personnel – dispositions générales», article 24 du règlement original, modifié conformément à la déclaration commune sur les agences, à l'évaluation du règlement relatif à l'Agence et à la position écrite du conseil d'administration de l'Agence sur l'avenir de cette dernière; les limitations de durée des contrats sont supprimées.

CHAPITRE 12 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Articles 64, 66 à 68 et 70 à 72: déplacés depuis d'autres parties du règlement original et modifiés lorsque nécessaire conformément à la déclaration commune sur les agences.

Article 65: «Accord de siège et conditions de fonctionnement», nouvel article, faisant suite à la déclaration commune sur les agences décentralisées (2012).

Article 69: «Coopération avec les autorités et organismes nationaux», nouvel article résultant des nouvelles compétences de l'Agence en matière de délivrance des certificats et des autorisations; la coopération avec les autorités et organismes nationaux est jugée nécessaire dans certains cas en raison de leur expertise; possibilité de recourir à la sous-traitance pour une partie des tâches de l'Agence.

CHAPITRE 13: DISPOSITIONS FINALES (nouveau chapitre)

Articles 73 et 74: «actes délégués», nouveaux articles, liés à la nécessité d'adopter des mesures par actes délégués, vu les nouvelles compétences de l'Agence (délivrance des certificats de sécurité et des autorisations de mise sur le marché des véhicules; ressources propres); ce cas est similaire à celui de l'AESA.

Article 75: «Procédure de comité», nouvel article, élaboré afin d'éviter des références à d'autres actes (directive sur l'interopérabilité).

Article 76: «Évaluation et révision», article original, modifié conformément à la déclaration commune sur les agences.

ARTICLES INCHANGÉS PAR RAPPORT AU RÈGLEMENT (CE) N° 881/2004: 5, 6, 58, 59, 60.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Le présent nouveau règlement constitue une base législative pour des engagements budgétaires et en matière de personnel pour l'Agence. Les calculs détaillés figurent en annexe, dans la fiche financière législative.

Il est important de signaler qu'en ce qui concerne le personnel de l'Agence, le présent acte intègre:

1. les calculs de ressources tirés des deux fiches financières législatives précédentes, jointes au règlement (CE) original n° 881/2004 et au règlement (CE) n° 1335/2008 qui l'a modifié en 2008, prévoyant 104 membres du personnel temporaires pour l'Agence;
2. les procédures budgétaires pour 2005-2013 par lesquelles l'autorité budgétaire a accordé à l'Agence 39 postes de plus pour les tâches supplémentaires dont il n'était pas tenu compte dans le règlement original, portant l'effectif total à 143 postes temporaires pour 2013;
3. les incidences, sur le plan des ressources, des nouvelles tâches et de l'extension des compétences de l'Agence envisagées par le présent règlement, estimées à 43 personnes.

En ce qui concerne le **point 2**, il convient de noter que le nombre de postes augmente progressivement depuis la création de l'Agence en 2005. Ces changements ont fait l'objet d'un examen annuel détaillé et ont été adoptés chaque année par l'autorité budgétaire conformément au nombre de postes proposés par la Commission. La différence entre le point 1 et le point 2 s'explique principalement par le fait qu'un certain nombre de fonctions et

d'activités, telles que les affaires juridiques, le délégué à la protection des données, le secrétariat du conseil d'administration, l'audit interne, la qualité et la planification des activités, l'évaluation économique (analyse d'impact), la passation de marchés, la gestion des installations et le chef d'administration n'ont pas été prévues dans le règlement original ou, du moins, qu'il n'a pas été prévu de personnel spécialement affecté. Pour certains domaines d'activité, notamment les ressources humaines, l'informatique et les finances, les besoins en ressources avaient été nettement sous-estimés.

Quant à l'évaluation économique, cette activité est liée au fait que l'Agence a été créée pour contribuer à un espace ferroviaire intégré et compétitif. Elle a toujours fait partie intégrante des activités de l'Agence, même si aucun personnel n'y avait été spécifiquement affecté dans la fiche financière. La nécessité de cette activité est indiscutable et s'est renforcée récemment avec l'adoption de l'approche d'établissement du budget par activités; c'est pourquoi il est proposé d'inclure un nouvel article dans le nouveau règlement sur l'Agence.

Outre ces éléments, divers actes de la Commission ont conféré à l'Agence des tâches supplémentaires ayant des incidences sur les ressources, sans que cela se traduise dûment dans la fiche financière. Par exemple, la décision 2011/155/UE de la Commission relative à la publication et à la gestion du document de référence visé à l'article 27, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE a imposé à l'Agence des tâches supplémentaires en ce qui concerne l'amélioration de la transparence et la simplification des procédures et des règles utilisées pour l'autorisation de véhicules et de sous-systèmes ferroviaires. Le rôle de l'Agence concerne plus particulièrement la compilation des procédures d'autorisation dans les États membres, des règles nationales appliquées pour l'autorisation de véhicules ferroviaires et le contrôle de la cohérence des données, le soutien aux autorités nationales de sécurité, ainsi que la gestion et la maintenance des données.

En ce qui concerne le **point 3**, les incidences des tâches nouvelles ou étendues sur le budget et le personnel sont principalement liées aux calculs des analyses d'impact et à la mise en œuvre des recommandations figurant dans la déclaration commune du Parlement européen, du Conseil et de la Commission sur les agences décentralisées, des recommandations de la Cour des comptes et du service d'audit interne et de l'évaluation du règlement relatif à l'Agence. Les modifications de la législation sont toutes expliquées en substance à la section 3 du présent exposé des motifs. Un total de 70 personnes, dont 43 supplémentaires par rapport aux effectifs actuels de l'Agence, est jugé nécessaire pour faire face à ces tâches nouvelles et étendues. Ces 43 nouveaux membres du personnel s'occuperont de la délivrance des autorisations et des certificats et leur rémunération sera couverte par les droits et redevances externes; les 27 autres personnes nécessaires proviendront d'un redéploiement interne du personnel existant de l'Agence. Il n'y aura donc pas d'incidence supplémentaire sur le budget de l'UE (à l'exception des exercices 2015 et 2016, pour lesquels les droits et redevances externes ne seront pas encore disponibles).

Les 43 membres du personnel supplémentaires appartiendraient aux catégories suivantes:

- experts techniques (41 personnes) chargés de l'octroi des autorisations de mise sur le marché de véhicules et de types de véhicules (30), des autorisations de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol (6) et des certificats de sécurité (5);
- personnel administratif associé (2), y compris un comptable pour gérer le système prévu de droits et redevances externes, notamment par la coopération avec les autorités nationales.

Les droits et redevances externes couvriraient aussi certains frais généraux y afférents, à savoir principalement:

- la traduction dans les langues nationales des décisions rendues par l'Agence;
- le système informatique nécessaire pour répondre aux besoins comptables (droits et redevances externes).

Les 27 personnes restantes, qui proviendraient d'un redéploiement interne du personnel existant de l'Agence, auraient pour tâches:

- le contrôle des autorités nationales de sécurité et des organismes notifiés et la mise en œuvre des législations nationales en matière de sécurité et d'interopérabilité;
- la réduction du nombre de règles nationales;
- les conseils et le soutien aux États membres et aux parties intéressées, la diffusion des informations et la formation dans le domaine des chemins de fer, ainsi que la coordination en ce qui concerne les pièces détachées susceptibles d'être standardisées.

L'incidence budgétaire globale de l'Agence sur le budget de l'UE sur la période 2015-2020 est estimée à 157,113 millions d'euros. Le coût qu'entraîneront les nouvelles tâches pour le budget de l'UE se monte à 0,4113 million d'euros étant donné qu'à partir de 2017, ces tâches seront couvertes par des droits et redevances payés par le secteur d'activité.

Il existe aussi une incidence sur les ressources de la Commission (DG Mobilité et transports). À ce sujet, le présent règlement intègre:

1. les calculs de ressources tirés des deux fiches financières législatives précédentes, jointes au règlement (CE) original n° 881/2004 et au règlement (CE) n° 1335/2008 qui l'a modifié en 2008, prévoyant deux fonctionnaires/agents temporaires pour la Commission;
2. les modifications pour 2005-2013, soit trois personnes supplémentaires au sein de la Commission pour s'occuper des questions liées à l'Agence et de tâches supplémentaires non prévues dans le règlement original.

Le total général de la présente initiative pour la Commission sera de 5 personnes; aucun nouveau recrutement n'est nécessaire.

Proposition de

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

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La constitution progressive d'un espace ferroviaire européen sans frontières nécessite une action de l'Union dans le domaine de la réglementation technique applicable aux chemins de fer, en ce qui concerne tant les aspects techniques (interopérabilité) que les aspects de sécurité, les deux étant indissociables et nécessitant un degré plus élevé d'harmonisation à l'échelon de l'Union. Des actes législatifs applicables aux chemins de fer, comprenant notamment trois paquets ferroviaires, ont été adoptés au cours des deux dernières décennies, les deux actes principaux étant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.
- (2) La poursuite simultanée des objectifs de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires nécessite un travail technique conséquent qui doit être piloté par un organisme spécialisé. C'est pourquoi il a été nécessaire, en tant qu'élément du deuxième paquet ferroviaire en 2004, de créer, dans le cadre institutionnel existant et dans le respect de l'équilibre des pouvoirs au sein de l'Union, une agence européenne responsable de la sécurité et de l'interopérabilité des chemins de fer (ci-après l'«Agence»).
- (3) L'Agence ferroviaire européenne a été instituée initialement par le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004³, afin de

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

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. Le règlement (CE) n° 881/2004 nécessite d'être remplacé par un nouvel acte en raison de modifications substantielles apportées aux tâches de l'Agence et à son organisation interne.

- (4) Le quatrième paquet ferroviaire propose des modifications importantes pour améliorer le fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen, par la voie d'une refonte de la directive 2004/49/CE et de la directive 2008/57/CE, toutes deux en rapport direct avec les tâches de l'Agence. Ces directives, avec le présent règlement, régissent en particulier l'exécution des tâches liées à la délivrance des autorisations de véhicules et des certificats de sécurité à l'échelon de l'Union. Cela implique un rôle plus important pour l'Agence.
- (5) L'Agence devrait aider à la création et au bon fonctionnement d'un espace ferroviaire unique européen sans frontières garantissant un niveau élevé de sécurité tout en améliorant la position concurrentielle du secteur ferroviaire. Ces objectifs devraient être atteints en contribuant, en ce qui concerne les questions techniques, à la mise en œuvre de la législation de l'Union par un renforcement du niveau d'interopérabilité des systèmes ferroviaires et la mise au point d'une approche commune de la sécurité pour le système ferroviaire européen. L'Agence devrait aussi jouer le rôle d'autorité européenne responsable de la délivrance des autorisations de mise sur le marché de véhicules et de types de véhicules, des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires et des autorisations de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol. En outre, elle devrait contrôler les règles ferroviaires nationales et les performances des autorités nationales chargées de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires.
- (6) Dans la poursuite de ses objectifs, l'Agence devrait prendre pleinement en compte le processus d'élargissement de l'Union et les contraintes spécifiques relatives aux liaisons ferroviaires avec les pays tiers. L'Agence devrait assumer seule la responsabilité des fonctions et pouvoirs qui lui sont attribués.
- (7) Dans l'exécution de ses tâches, et notamment lors de l'élaboration de recommandations, l'Agence devrait prendre en considération autant que possible l'expertise externe en matière ferroviaire. Cette expertise devrait provenir en premier lieu de professionnels du secteur ferroviaire et des autorités nationales concernées. Ces professionnels devraient constituer des groupes de travail compétents et représentatifs au sein de l'Agence.
- (8) Afin de fournir un éclairage sur les incidences économiques sur le secteur ferroviaire et l'impact de celui-ci sur la société, de permettre aux autres intervenants de prendre des décisions éclairées et de gérer plus efficacement ses priorités de travail et l'affectation de ses ressources, il convient que l'Agence renforce ses activités d'analyse d'impact.
- (9) L'Agence devrait fournir une assistance technique indépendante et objective, principalement à la Commission. La directive [sur l'interopérabilité du système ferroviaire] constitue la base pour l'élaboration et la révision des spécifications techniques d'interopérabilité (STI), tandis que la directive [sur la sécurité ferroviaire] constitue la base pour l'élaboration et la révision des méthodes de sécurité communes

³

JO L 164 du 30.4.2004, p. 1.

(MSC) et des objectifs de sécurité communs (OSC). Pour assurer la continuité de ces travaux et la mise au point des STI, MSC et OSC dans le temps, un cadre technique permanent et du personnel spécifique, au sein d'un organisme spécialisé, sont nécessaires. C'est pourquoi l'Agence devrait être chargée de formuler des recommandations à la Commission en ce qui concerne l'élaboration et la révision des STI, MSC et OSC. Les organismes nationaux de sécurité et les organismes de contrôle devraient également pouvoir demander un avis technique indépendant à l'Agence.

- (10) Certaines entreprises ferroviaires qui ont demandé un certificat de sécurité aux autorités nationales compétentes ont été confrontées à différents problèmes, allant de procédures prolongées et de coûts excessifs à des traitements inéquitables, notamment en ce qui concerne les nouveaux entrants. Les certificats délivrés dans un État membre n'ont pas toujours été reconnus sans conditions dans les autres États membres, au détriment de l'espace ferroviaire unique européen. Afin de rendre les procédures de délivrance des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires plus efficaces et plus impartiales, il est essentiel de mettre en place un certificat de sécurité unique valable dans toute l'Union et délivré par l'Agence. La directive révisée ... [sur la sécurité ferroviaire] prévoit la base nécessaire à cette fin.
- (11) La directive 2008/57/CE prévoit actuellement, pour les véhicules ferroviaires, une autorisation de mise en service pour chaque État membre, sauf dans des cas précis. La task force sur l'autorisation des véhicules créée par la Commission en 2011 a débattu de plusieurs cas où des fabricants et des entreprises ferroviaires ont souffert de la durée et du coût excessifs de la procédure d'autorisation, et a proposé un certain nombre d'améliorations. Puisque certains problèmes sont dus à la complexité de la procédure actuelle d'autorisation de véhicules, cette dernière devrait être simplifiée. Il conviendrait que chaque véhicule ferroviaire ne reçoive qu'une seule autorisation, et que cette autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou d'un type de véhicule soit délivrée par l'Agence. Cette procédure apporterait des avantages tangibles au secteur, car elle serait plus rapide et moins coûteuse et réduirait le risque de discrimination, notamment vis-à-vis des nouvelles entreprises qui souhaitent s'implanter sur un marché ferroviaire. La directive révisée [sur l'interopérabilité du système ferroviaire] prévoit la base nécessaire à cette fin.
- (12) Afin de poursuivre le développement de l'espace ferroviaire unique européen, notamment en ce qui concerne la fourniture d'informations appropriées aux clients du fret et aux voyageurs, et compte tenu du rôle actuel de l'Agence, il est nécessaire de donner à cette dernière davantage de responsabilités dans le domaine des applications télématiques, de façon à assurer leur mise en place cohérente et leur déploiement rapide.
- (13) Étant donné l'importance du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) pour le bon développement de l'espace ferroviaire unique européen et pour sa sécurité, et compte tenu du développement fragmenté de l'ERTMS jusqu'à ce jour, il est nécessaire de renforcer la coordination globale en la matière à l'échelon de l'Union. L'Agence, organisme le plus compétent de l'UE dans ce domaine, devrait donc se voir attribuer un rôle plus important pour garantir le développement cohérent de l'ERTMS, contribuer à ce que les équipements ERTMS soient conformes aux spécifications en vigueur et veiller à la coordination entre les programmes de recherche européens liés à l'ERTMS et l'élaboration des spécifications techniques concernant ce système. De plus, afin de rendre les procédures de délivrance des autorisations de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol plus efficaces et plus impartiales, il est essentiel de mettre en place une

autorisation unique, valable dans toute l'Union et délivrée par l'Agence. La directive révisée [sur l'interopérabilité du système ferroviaire] prévoit la base nécessaire à cette fin.

- (14) Jusqu'à présent, la délivrance des autorisations de véhicules et des certificats de sécurité était généralement facturée par les autorités nationales compétentes. Du fait du transfert de compétences vers l'échelon de l'Union, l'Agence devrait être habilitée à facturer aux candidats la délivrance des certificats et autorisations visés aux considérants précédents. Le niveau de ces redevances devrait être inférieur ou égal à la moyenne actuelle dans l'Union et devrait être fixé par un acte délégué à adopter par la Commission.
- (15) Un objectif général est de transférer efficacement à l'Agence les fonctions et tâches assumées jusqu'ici par les États membres, sans qu'il en résulte une diminution des niveaux de sécurité, élevés jusqu'à ce jour. L'Agence devrait disposer de ressources suffisantes pour ses nouvelles tâches et le calendrier relatif à l'affectation de ces ressources devrait se fonder sur des besoins clairement définis. Compte tenu du savoir-faire des autorités nationales, notamment les autorités nationales de sécurité, l'Agence devrait être autorisée à recourir de façon appropriée à cette expertise lors de l'octroi des autorisations et certificats en question. Le détachement d'experts nationaux auprès de l'Agence devrait être encouragé à cette fin.
- (16) La directive [sur la sécurité ferroviaire] et la directive [sur l'interopérabilité du système ferroviaire] prévoient l'examen des mesures nationales du point de vue de la sécurité, de l'interopérabilité et de la compatibilité avec les règles de concurrence. Elles limitent aussi la possibilité pour les États membres d'adopter de nouvelles règles nationales. Le système actuel, dans lequel subsistent un grand nombre de règles nationales, peut déboucher sur des conflits avec les règles de l'Union et crée un risque de manque de transparence et de discrimination déguisée vis-à-vis des exploitants étrangers, en particulier les nouvelles et plus petites entités. Afin de passer à un système de règles ferroviaires véritablement transparentes et impartiales au niveau de l'Union, il est nécessaire d'accélérer la réduction progressive des règles nationales. Il est essentiel que l'Union dispose d'avis fondés sur une expertise indépendante et neutre. Il convient donc de renforcer le rôle de l'Agence à cet égard.
- (17) Les performances, l'organisation et les procédures décisionnelles dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires varient fortement d'une autorité nationale de sécurité à l'autre et d'un organisme d'évaluation de la conformité notifié à l'autre, au détriment du bon fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen. Les petites et moyennes entreprises qui souhaitent s'implanter sur le marché ferroviaire d'un autre État membre sont les plus exposées. C'est pourquoi une coordination renforcée, en vue d'une plus grande harmonisation à l'échelon de l'Union, est essentielle. À cette fin, l'Agence devrait contrôler les autorités nationales de sécurité et les organismes d'évaluation de la conformité notifiés au moyen d'audits et d'inspections.
- (18) Dans le domaine de la sécurité, il est important d'assurer la plus grande transparence possible et une circulation efficace des informations. Il conviendrait également, de par l'importance qu'elle revêt, de réaliser une analyse des performances fondée sur des indicateurs communs et mettant en relation toutes les parties du secteur. Pour les aspects statistiques, une étroite collaboration avec Eurostat est nécessaire.
- (19) Pour que soit assuré le suivi des progrès en matière d'interopérabilité et de sécurité ferroviaires, l'Agence devrait être chargée de publier un rapport à ce sujet tous les

deux ans. Étant donné son expertise technique et son impartialité, elle devrait également aider la Commission dans le suivi de la mise en œuvre de la législation de l'Union en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires.

- (20) L'interopérabilité du réseau transeuropéen devrait être renforcée et les projets d'investissements nouveaux retenus pour bénéficier d'un soutien de l'Union devraient respecter l'objectif d'interopérabilité fixé dans la décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport⁴. L'Agence est l'instance la plus à même de contribuer à ces objectifs.
- (21) L'entretien des matériels roulants est un élément important du système de sécurité. Il ne s'est pas créé de véritable marché européen de l'entretien des matériels ferroviaires, faute d'un système de certification des ateliers d'entretien. Cette situation entraîne des coûts supplémentaires pour le secteur et génère des trajets à vide. Un système européen de certification des ateliers d'entretien devrait donc être mis en place progressivement, puis mis à jour; à cet égard, l'Agence est l'instance la plus à même de proposer des solutions adéquates à la Commission.
- (22) Les qualifications professionnelles requises pour les conducteurs de trains constituent un élément important à la fois pour la sécurité et pour l'interopérabilité dans l'Union. C'est en outre une condition préalable pour permettre la libre circulation des travailleurs dans le secteur ferroviaire. Cette question devrait être abordée dans le respect du cadre existant en matière de dialogue social. L'Agence devrait fournir le support technique nécessaire à la prise en compte de cet aspect au niveau de l'Union.
- (23) Il convient que l'Agence organise et facilite la coopération entre les autorités nationales de sécurité, les organismes nationaux d'enquête et les organismes représentatifs du secteur ferroviaire actifs à l'échelon européen, afin de promouvoir les bonnes pratiques, l'échange d'informations pertinentes et la collecte de données liées aux chemins de fer, et de contrôler les performances de sécurité globales du système ferroviaire.
- (24) Afin d'assurer la plus grande transparence possible et l'égal accès de toutes les parties aux informations utiles, il convient de rendre accessibles au public les documents prévus pour les processus d'interopérabilité et de sécurité ferroviaires. Le même principe vaut pour les licences, certificats de sécurité et autres documents pertinents en matière ferroviaire. L'Agence devrait fournir un moyen efficace d'échanger et de publier ces informations.
- (25) La promotion de l'innovation et de la recherche dans le domaine ferroviaire est une tâche importante que l'Agence devrait encourager, compte tenu de sa réputation et de sa position. Aucune aide financière accordée à cet égard dans le cadre des activités de l'Agence ne devrait entraîner de distorsions sur le marché concerné.
- (26) Afin d'accroître l'efficacité du soutien financier de l'Union, sa qualité et sa compatibilité avec les réglementations techniques applicables, l'Agence, en sa qualité d'unique organe de l'Union jouissant d'une compétence reconnue dans le domaine ferroviaire, devrait jouer un rôle actif dans l'évaluation des projets ferroviaires.

⁴

JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

- (27) La législation relative à l'interopérabilité et à la sécurité ferroviaires, les guides de mise en œuvre ou les recommandations de l'Agence peuvent dans certains cas poser des problèmes d'interprétation et autres aux parties intéressées. Aux fins de la bonne mise en œuvre de l'acquis ferroviaire et du bon fonctionnement du marché ferroviaire, il est indispensable que ces actes soient correctement et uniformément compris. C'est pourquoi l'Agence devrait s'employer à organiser des activités de formation et d'information à cet égard.
- (28) Pour mener à bien ses missions, l'Agence devrait disposer de la personnalité juridique et d'un budget autonome alimenté principalement par une contribution de l'Union et par des droits et redevances payés par les demandeurs. Pour que l'Agence jouisse d'une indépendance garantie dans sa gestion quotidienne et dans ses avis, recommandations et décisions, son organisation devrait être transparente et son directeur exécutif doté d'une pleine responsabilité. Le personnel de l'Agence devrait être indépendant et comprendre une répartition bien équilibrée de contrats à court et à long termes, de façon à conserver les compétences organisationnelles et à assurer la continuité de l'exploitation, tout en favorisant les indispensables échanges permanents d'expertise avec le secteur ferroviaire.
- (29) Afin d'assurer efficacement la réalisation des missions de l'Agence, les États membres et la Commission devraient être représentés dans un conseil d'administration doté des pouvoirs nécessaires, y compris celui d'établir le budget et d'approuver les programmes de travail annuels et pluriannuels.
- (30) Afin de garantir la transparence des décisions du conseil d'administration, des représentants des secteurs concernés devraient assister à ses réunions, mais sans droit de vote, celui-ci étant réservé aux représentants des pouvoirs publics appelés à rendre compte devant les autorités de contrôle démocratique. Les représentants du secteur devraient être nommés par la Commission sur la base de leur degré de représentativité, au niveau de l'Union, des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, de l'industrie ferroviaire, des syndicats de travailleurs, des voyageurs et des clients du fret.
- (31) Un conseil exécutif consultatif devrait être créé pour préparer adéquatement les réunions du conseil administratif et le conseiller sur les décisions à prendre.
- (32) Il est nécessaire que les parties concernées par les décisions prises par l'Agence disposent des moyens de recours nécessaires dans des conditions d'indépendance et d'impartialité. Un mécanisme de recours adapté devrait être instauré pour qu'il soit possible de faire appel des décisions du directeur exécutif devant une chambre de recours spécialisée, dont les décisions puissent elles-mêmes être portées devant la Cour de justice.
- (33) Un élargissement des perspectives stratégiques associées aux activités de l'Agence aiderait à planifier et à gérer ses ressources plus efficacement et à accroître la qualité de ses réalisations. Un programme de travail pluriannuel devrait donc être adopté et mis à jour régulièrement par le conseil d'administration, après consultation en bonne et due forme des parties intéressées.
- (34) Les travaux de l'Agence devraient être menés de façon transparente. Le Parlement européen devrait exercer un contrôle effectif et devrait pouvoir, à cet effet, auditionner le directeur exécutif de l'Agence et être consulté sur le programme de travail pluriannuel. L'Agence devrait également appliquer la législation pertinente de l'Union concernant l'accès du public aux documents.

- (35) Au cours des années passées, qui ont vu la création d'un nombre croissant d'agences décentralisées, l'autorité budgétaire s'est efforcée d'améliorer la transparence et le contrôle de la gestion des crédits de l'Union octroyés à celles-ci, notamment 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). D'une manière analogue, il convient que le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF)⁵ s'applique sans restriction à l'Agence, qui devrait adhérer à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission des Communautés européennes relatif aux enquêtes internes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF)⁶.
- (36) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir la création d'un organisme spécialisé chargé d'élaborer des solutions communes en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires, ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres en raison du caractère collectif des travaux à mener, et peut donc être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (37) Afin de déterminer adéquatement le niveau des droits et redevances que l'Agence est autorisée à prélever, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne les articles traitant de la délivrance et du renouvellement des autorisations de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, des autorisations de mise sur le marché de véhicules et de types de véhicules et des certificats de sécurité. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.
- Durant la phase de préparation et de rédaction des actes délégués, la Commission devrait transmettre simultanément, en temps utile et en bonne et due forme, les documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.
- (38) Pour assurer la mise en œuvre des articles 21 et 22 du présent règlement en ce qui concerne l'examen des projets de règles nationales et des règles en vigueur, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.
- (39) Pour assurer des conditions uniformes d'exécution des articles 29, 30, 31 et 51 du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement Européen et du Conseil établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission.
- (40) Il convient de mettre en œuvre certains principes en ce qui concerne la gouvernance de l'Agence afin de se conformer à la déclaration conjointe et à l'approche commune adoptées par le groupe de travail interinstitutionnel de l'UE sur les agences

⁵ JO L 136 du 31.5.1999, p. 1.

⁶ JO L 136 du 31.5.1999, p. 15.

décentralisées de l'UE en juillet 2012, dont le but est de rationaliser les activités des agences et d'améliorer leur efficacité.

- (41) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE 1

PRINCIPES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après l'«Agence»).
2. Le présent règlement prévoit:
 - (a) la création et les tâches de l'Agence;
 - (b) les tâches des États membres.
3. Le présent règlement s'applique:
 - (a) à l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union prévue par la directive ../..UE [directive sur l'interopérabilité];
 - (b) à la sécurité du système ferroviaire de l'Union prévue par la directive ../..UE [directive sur la sécurité ferroviaire];
 - (c) à la certification des conducteurs de train prévue par la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté [directive sur les conducteurs de train].

Article 2

Statut juridique

1. L'Agence est un organe de l'Union doté de la personnalité juridique.
2. Dans chaque État membre, l'Agence jouit de la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par la législation nationale. Elle peut notamment acquérir et aliéner des biens mobiliers et immobiliers et ester en justice.
3. L'Agence est représentée par son directeur.

Article 3

Typologie des actes de l'Agence

L'Agence peut:

- (a) adresser des recommandations à la Commission concernant l'application des articles 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 31, 32, 33 et 41;

- (b) adresser des recommandations aux États membres concernant l'application des articles 21, 22 et 30;
- (c) émettre des avis à l'intention de la Commission, en application des articles 9, 21, 22 et 38, ainsi que des autorités concernées des États membres, en application de l'article 9;
- (d) arrêter des décisions en application des articles 12, 16, 17 et 18;
- (e) émettre des avis constituant des moyens acceptables de mise en conformité en application de l'article 15;
- (f) publier des documents techniques en application de l'article 15;
- (g) publier les rapports d'audit en application des articles 29 et 30;
- (h) publier des lignes directrices et d'autres documents non contraignants facilitant l'application de la législation sur l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires en application des articles 11, 15 et 24.

CHAPITRE 2

MÉTHODES DE TRAVAIL

Article 4

Création et composition des groupes de travail

1. L'Agence institue un nombre limité de groupes de travail pour préparer les recommandations, notamment celles relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), aux objectifs de sécurité communs (OSC) et aux méthodes de sécurité communes (MSC).

L'Agence peut créer des groupes de travail dans d'autres cas dûment justifiés, à la demande de la Commission ou de sa propre initiative, après avoir consulté la Commission.
2. L'Agence nomme des experts pour participer aux groupes de travail.

L'Agence nomme, pour participer aux groupes de travail, des représentants désignés par les autorités nationales compétentes pour les groupes de travail auxquels elles souhaitent participer.

L'Agence nomme, pour participer aux groupes de travail, des professionnels du secteur ferroviaire qu'elle choisit sur la liste visée au paragraphe 3. Elle veille à ce que soient correctement représentés les secteurs et les utilisateurs susceptibles d'être affectés par les mesures proposées, le cas échéant, par la Commission, sur la base des recommandations de l'Agence.

L'Agence peut si nécessaire nommer, pour participer aux groupes de travail, des experts indépendants et des représentants d'organisations internationales reconnues pour leur compétence dans le domaine concerné. Les membres du personnel de l'Agence ne peuvent être nommés pour faire partie des groupes de travail.
3. Chaque organisme représentatif visé à l'article 34 communique à l'Agence une liste des experts les plus qualifiés mandatés pour le représenter dans chacun des groupes de travail.

4. Lorsque les travaux desdits groupes de travail ont une incidence directe sur les conditions de travail, la santé et la sécurité des travailleurs du secteur, des représentants des organisations de travailleurs participent aux groupes de travail concernés en tant que membres à part entière.
5. Les frais de déplacement et de séjour des membres des groupes de travail sont pris en charge par l'Agence, selon des règles et des barèmes arrêtés par le conseil d'administration.
6. Les groupes de travail sont présidés par un représentant de l'Agence.
7. Les groupes de travail travaillent dans la transparence. Le conseil d'administration établit le règlement intérieur des groupes de travail.

Article 5

Consultation des partenaires sociaux

Lorsque les travaux prévus aux articles 11, 12, 15 et 32 ont une incidence directe 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 sectoriel mis en place conformément à la décision 98/500/CE⁷.

Cette consultation intervient avant que l'Agence ne soumette ses recommandations à la Commission. L'Agence tient dûment compte des résultats de la consultation et est disposée à fournir à tout moment des explications complémentaires sur ses recommandations. Les avis émis par le comité de dialogue sectoriel sont transmis par l'Agence à la Commission et par celle-ci au comité visé à l'article 75.

Article 6

Consultation des clients du fret ferroviaire et des voyageurs

Lorsque les travaux prévus aux articles 11 et 15 ont une incidence directe sur les clients du fret ferroviaire et les voyageurs, l'Agence consulte les organisations qui les représentent. La liste des organisations à consulter est établie par la Commission avec l'assistance du comité visé à l'article 75.

Cette consultation intervient avant que l'Agence ne soumette ses propositions à la Commission. L'Agence tient dûment compte des résultats de la consultation et est disposée à fournir à tout moment des explications complémentaires sur ses propositions. Les avis émis par les organisations concernées sont transmis par l'Agence à la Commission et par celle-ci au comité visé à l'article 75.

Article 7

Analyse d'impact

1. L'Agence analyse l'impact de ses recommandations et avis. Le conseil d'administration adopte une méthodologie d'analyse d'impact fondée sur celle de la

⁷ Décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre partenaires sociaux au niveau européen (JO L 225 du 12.8.1998, p. 27).

Commission. L'Agence établit des contacts avec la Commission dans le but de prendre dûment en compte les travaux pertinents réalisés par la Commission.

2. Avant de lancer une activité prévue dans le programme de travail, l'Agence réalise en lien avec celle-ci une analyse d'impact en amont, qui mentionne:
 - (a) le problème à régler et les solutions envisagées;
 - (b) la mesure dans laquelle une action spécifique, notamment la délivrance d'une recommandation ou d'un avis de l'Agence, serait requise;
 - (c) la contribution que l'Agence envisage d'apporter pour résoudre le problème.Par ailleurs, chaque activité et chaque projet du programme de travail sont soumis, individuellement et en lien les uns avec les autres, à une analyse de l'efficacité visant à permettre une utilisation optimale du budget et des ressources de l'Agence.
3. L'Agence peut conduire une évaluation *ex post* de la législation issue de ses recommandations.
4. Les États membres fournissent à l'Agence les données nécessaires à l'analyse d'impact.

Article 8

Études

Lorsque la mise en œuvre de ses tâches le requiert, l'Agence fait réaliser des études qu'elle finance sur son propre budget.

Article 9

Avis

1. L'Agence émet des avis à la demande des organismes de contrôle nationaux visés à l'article 55 de la directive 2012/34/UE [directive établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)] pour ce qui concerne les aspects liés à la sécurité et à l'interopérabilité dans des affaires dont ils ont à connaître.
2. L'Agence émet des avis à la demande de la Commission sur les modifications apportées à tout acte adopté sur la base de la directive ... [directive sur l'interopérabilité] ou de la directive ... [directive sur la sécurité ferroviaire], notamment si une insuffisance présumée est signalée.
3. En ce qui concerne les avis visés aux paragraphes précédents et dans d'autres articles du présent règlement, l'Agence rend ses avis dans un délai de deux mois, sauf s'il en est convenu autrement. Elle rend ces avis publics dans les deux mois dans une version dont ont été supprimées toutes les informations commerciales à caractère confidentiel.

Article 10

Visites dans les États membres

1. Afin de mener à bien ses tâches, notamment celles visées aux articles 12, 16, 17, 21, 22, 27, 29, 30, 31 et 38, l'Agence peut effectuer des visites dans les États membres, conformément à la politique définie par le conseil d'administration.

2. L'Agence informe l'État membre concerné de la visite prévue, des noms des fonctionnaires de l'Agence mandatés, ainsi que de la date à laquelle la visite doit débuter. Les fonctionnaires de l'Agence mandatés pour l'exécution de ces visites effectuent celles-ci sur présentation d'une décision du directeur exécutif spécifiant l'objet et les buts de leur visite.
3. Les autorités nationales des États membres facilitent le travail du personnel de l'Agence.
4. L'Agence rédige un rapport sur chaque visite et le transmet à la Commission et à l'État membre concerné.
5. Les paragraphes qui précèdent s'appliquent sans préjudice des inspections visées à l'article 29, paragraphe 6, et à l'article 30, paragraphe 6, lesquelles sont effectuées conformément à la procédure décrite dans ces articles.

CHAPITRE 3

TÂCHES RELATIVES À LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Article 11

Assistance technique – recommandations sur la sécurité ferroviaire

1. L'Agence adresse à la Commission des recommandations sur les méthodes de sécurité communes (MSC) et les objectifs de sécurité communs (OSC) prévus aux articles 6 et 7 de la directive ... [directive sur la sécurité ferroviaire]. L'Agence adresse également à la Commission des recommandations sur la révision périodique des MSC et des OSC.
2. L'Agence adresse à la Commission des recommandations, à la demande de cette dernière ou de sa propre initiative, sur d'autres mesures dans le domaine de la sécurité.
3. L'Agence publie des lignes directrices et d'autres documents non contraignants pour faciliter la mise en œuvre de la législation sur la sécurité ferroviaire.

Article 12

Certificats de sécurité

L'Agence délivre des certificats de sécurité unique conformément aux articles 10 et 11 de la directive ...[directive sur la sécurité ferroviaire].

Article 13

Entretien des véhicules

1. L'Agence assiste la Commission en ce qui concerne le système de certification des entités chargées de l'entretien, conformément à l'article 14, paragraphe 6, de la directive ...[directive sur la sécurité ferroviaire].
2. L'Agence adresse une recommandation à la Commission en vue de l'application de l'article 14, paragraphe 7, de la directive ...[directive sur la sécurité ferroviaire].

3. L'Agence analyse, dans le rapport visé à l'article 30, paragraphe 2, du présent règlement, toutes les mesures autres arrêtées conformément à l'article 15 de la directive ... [directive sur la sécurité ferroviaire].

Article 14

Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

L'Agence suit l'évolution de la législation traitant du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer au sens de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil⁸, et la compare avec la législation traitant de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires, notamment en ce qui concerne les exigences essentielles. À cette fin, l'Agence assiste la Commission et peut formuler des recommandations à la demande de la Commission ou de sa propre initiative.

CHAPITRE 4

TÂCHES RELATIVES À L'INTEROPÉRABILITÉ

Article 15

Assistance technique dans le domaine de l'interopérabilité ferroviaire

1. L'Agence peut:
- (a) adresser des recommandations à la Commission sur les STI et leur révision, conformément à l'article 5 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité];
 - (b) adresser des recommandations à la Commission sur les modèles utilisés pour la déclaration «UE» de vérification et pour les documents du dossier technique qui doit l'accompagner, conformément à l'article 15 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité];
 - (c) adresser des recommandations à la Commission sur les spécifications applicables aux registres et leur révision, conformément aux articles 43, 44 et 45 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité];
 - (d) adresser des recommandations constituant des moyens acceptables de conformité en ce qui concerne les insuffisances des STI, conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive ... [directive sur l'interopérabilité], et les adresser à la Commission;
 - (e) adresser des recommandations à la Commission sur les demandes de non-application de STI par des États membres, conformément à l'article 7 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité];
 - (f) publier des documents techniques, conformément à l'article 4, paragraphe 9, de la directive ... [directive sur l'interopérabilité];
 - (g) présenter à la Commission des recommandations sur les conditions de travail de tous les membres du personnel qui effectuent des tâches déterminantes pour la sécurité.

⁸

JO L 260 du 30.9.2008, p. 13.

2. Pour la rédaction des recommandations visées au paragraphe 1, points a) et b), l'Agence:
 - (a) veille à ce que les STI et les spécifications applicables au registre soient adaptées au progrès technique, à l'évolution du marché et aux exigences sociales;
 - (b) veille à la coordination entre l'élaboration et la mise à jour des STI, d'une part, et l'élaboration de toute norme européenne qui s'avère nécessaire pour l'interopérabilité, d'autre part, et entretient les contacts utiles avec les organismes européens de normalisation.
3. L'Agence publie des lignes directrices et d'autres documents non contraignants pour faciliter la mise en œuvre de la législation sur l'interopérabilité ferroviaire.

Article 16

Autorisations de mise sur le marché de véhicules

L'Agence délivre des autorisations de mise sur le marché de véhicules conformément à l'article 20 de la directive ...[directive sur l'interopérabilité].

Article 17

Autorisations de mise sur le marché de types de véhicules

L'Agence délivre des autorisations de mise sur le marché de types de véhicules conformément à l'article 22 de la directive ...[directive sur l'interopérabilité].

Article 18

Autorisations de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol

L'Agence délivre des autorisations de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol situés ou exploités dans toute l'Union conformément à l'article 18 de la directive ...[directive sur l'interopérabilité].

Article 19

Applications télématiques

1. L'Agence agit en tant qu'autorité du système et est responsable de tenir à jour les spécifications techniques applicables aux applications télématiques, conformément aux STI applicables.
2. L'Agence définit, publie et applique la procédure de gestion des demandes de modification desdites spécifications. À cette fin, elle établit et tient à jour un registre des demandes de modification des spécifications applicables aux applications télématiques, qui en indique également le statut.
3. L'Agence met au point les outils techniques nécessaires à la gestion des différentes versions des spécifications applicables aux applications télématiques, et en assure le fonctionnement.
4. L'Agence assiste la Commission dans la surveillance du déploiement des applications télématiques conformément aux STI applicables.

Article 20

Assistance aux organismes d'évaluation de la conformité notifiés

1. L'Agence soutient les activités des organismes d'évaluation de la conformité notifiés visés à l'article 27 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité]. Ce soutien porte entre autres sur la rédaction de lignes directrices pour l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité visée à l'article 9 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité] et de lignes directrices pour la procédure de vérification CE visée à l'article 10 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité].
2. L'Agence facilite la coopération des organismes d'évaluation de la conformité notifiés, notamment en faisant fonction de secrétariat technique pour leur groupe de coordination.

CHAPITRE 5

TÂCHES RELATIVES AUX RÈGLES NATIONALES

Article 21

Examen des projets de règles nationales

1. L'Agence examine, dans les deux mois à compter de leur réception, les projets de règles nationales qui lui sont adressés, conformément à:
 - (a) l'article 8, paragraphe 2, de la directive [directive sur la sécurité ferroviaire];
 - (b) l'article 14 de la directive [directive sur l'interopérabilité].
2. Si, à la suite de l'examen visé au paragraphe 1, l'Agence estime que les règles nationales permettent de satisfaire aux exigences d'interopérabilité essentielles, de respecter les MSC et d'atteindre les OSC et qu'elles n'entraîneront pas de discrimination arbitraire ou de restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre les États membres, elle informe la Commission et l'État membre concerné que son évaluation est positive. La Commission peut valider la règle dans le système informatique visé à l'article 23.
3. Lorsque l'examen visé au paragraphe 1 conduit à une évaluation négative, l'Agence:
 - (a) adresse une recommandation à l'État membre concerné, indiquant les raisons pour lesquelles la mesure en question ne devrait pas entrer en vigueur et/ou être appliquée;
 - (b) informe la Commission que son évaluation est négative.
4. Si l'État membre ne prend pas de mesure dans les deux mois à compter de la réception de la recommandation de l'Agence visée au paragraphe 3, point a), la Commission, après avoir reçu les informations visées au paragraphe 3, point b), et après avoir pris connaissance des motifs de l'État membre concerné, peut adopter une décision adressée à l'État membre concerné, lui demandant de modifier le projet de règle en question, d'en suspendre l'adoption, l'entrée en vigueur ou la mise en œuvre.

Article 22

Examen des règles nationales en vigueur

1. L'Agence examine, dans les deux mois à compter de leur réception, les règles nationales qui lui sont adressées conformément à l'article 14, paragraphe 3, de la directive ... [directive sur l'interopérabilité].
2. Si, à la suite de l'examen visé au paragraphe 1, l'Agence estime que les règles nationales permettent de satisfaire aux exigences d'interopérabilité essentielles, de respecter les MSC et d'atteindre les OSC, et qu'elles n'entraîneront pas de discrimination arbitraire ou de restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre les États membres, elle informe la Commission et l'État membre concerné que son évaluation est positive. La Commission peut valider la règle dans le système informatique visé à l'article 23.
3. Lorsque l'examen visé au paragraphe 1 conduit à une évaluation négative, l'Agence:
 - (a) adresse une recommandation à l'État membre concerné, indiquant les raisons pour lesquelles la mesure en question devrait être modifiée ou abrogée;
 - (b) informe la Commission que son évaluation est négative.
4. Si l'État membre ne prend pas de mesure dans les deux mois à compter de la réception de la recommandation de l'Agence visée au paragraphe 3, point a), la Commission, après avoir reçu les informations visées au paragraphe 3, point b), et après avoir pris connaissance des motifs de l'État membre concerné, peut adopter une décision adressée à l'État membre concerné, lui demandant de modifier ou d'abroger la règle en question.
5. La procédure décrite aux paragraphes 2 et 3 s'applique, *mutatis mutandis*, si l'Agence s'aperçoit qu'une règle nationale, notifiée ou non, fait double emploi ou est en conflit avec les MSC, les OSC, les STI ou tout autre acte législatif de l'Union dans le domaine ferroviaire.

Article 23

Système informatique à utiliser pour la notification et la classification des règles nationales

1. L'Agence élabore et gère un système informatique spécifique contenant les règles nationales visées à l'article 21, paragraphe 1, et à l'article 22, paragraphe 1, et le met à la disposition des parties intéressées et du public.
2. Les États membres notifient les règles nationales visées à l'article 21, paragraphe 1, et à l'article 22, paragraphe 1, à l'Agence et à la Commission, au moyen du système informatique visé au paragraphe 1. L'Agence publie les règles dans ce système, qu'elle utilise pour informer la Commission conformément aux articles 21 et 22.
3. L'Agence classe, conformément à l'article 14, paragraphe 8, de la directive ... [directive sur l'interopérabilité], les règles nationales notifiées. À cette fin, elle utilise le système visé au paragraphe 1.
4. L'Agence classe les règles nationales notifiées conformément à l'article 8, paragraphe 2, de la directive ... [directive sur la sécurité ferroviaire] en tenant compte de l'évolution de la législation de l'Union. L'Agence élabore à cette fin un outil de gestion des règles à utiliser par les États membres pour simplifier leur

système de règles nationales. L'Agence rend public l'outil de gestion des règles à l'aide du système visé au paragraphe 1.

CHAPITRE 6

TACHES RELATIVES AU SYSTEME EUROPEEN DE GESTION DU TRAFIC FERROVIAIRE (ERTMS)

Article 24

Autorité de l'ERTMS

1. L'Agence agit en tant qu'autorité du système et est responsable de tenir à jour les spécifications techniques applicables à l'ERTMS.
2. L'Agence définit, publie et applique la procédure de gestion des demandes de modification desdites spécifications. À cette fin, l'Agence établit et tient à jour un registre des demandes de modification des spécifications de l'ERTMS, qui en indique également le statut.
3. L'Agence recommande l'adoption d'une nouvelle version des spécifications techniques applicables à l'ERTMS. Cependant, elle ne le fait que si la version précédente a été déployée à concurrence d'un taux suffisant. L'élaboration de nouvelles versions ne peut porter préjudice au rythme de déploiement de l'ERTMS, ni à la stabilité des spécifications nécessaire à l'optimisation de la production des équipements ERTMS, ni au retour sur investissement des entreprises ferroviaires, ni à la planification efficace du déploiement de l'ERTMS.
4. L'Agence élabore les outils techniques nécessaires pour gérer les différentes versions de l'ERTMS de façon à assurer la compatibilité technique et opérationnelle entre les réseaux et les véhicules équipés de versions différentes et de fournir des incitations à la mise en œuvre rapide des versions en vigueur, et elle assure le fonctionnement de ces outils.
5. Conformément à l'article 5, paragraphe 10, de la directive ... [directive sur l'interopérabilité], l'Agence veille à ce que les versions successives des équipements ERTMS soient techniquement compatibles avec les versions précédentes.
6. L'Agence prépare et diffuse des lignes directrices pertinentes pour la mise en œuvre destinées aux parties intéressées et des documents explicatifs relatifs aux spécifications techniques applicables à l'ERTMS.

Article 25

Groupe de travail *ad hoc* sur l'ERTMS regroupant les organismes d'évaluation de la conformité notifiés

1. L'Agence institue et préside un groupe de travail *ad hoc* sur l'ERTMS regroupant les organismes d'évaluation de la conformité notifiés visés à l'article 27 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité].

Le groupe de travail vérifie la cohérence de l'application de la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité visée à l'article 9 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité] et de la procédure de vérification «CE» visée à l'article 10 de la directive ...

[directive sur l'interopérabilité] qui sont appliquées par les organismes d'évaluation de la conformité notifiés.

2. L'Agence fait rapport tous les deux ans à la Commission sur les activités du groupe de travail visé au paragraphe 1, en y incluant des statistiques sur le taux de participation, dans le groupe de travail, des représentants des organismes d'évaluation de la conformité notifiés.
3. L'Agence évalue l'application de la procédure d'évaluation de la conformité des constituants d'interopérabilité et de la procédure de vérification «CE» pour les équipements ERTMS et soumet tous les deux ans un rapport proposant à la Commission, le cas échéant, des améliorations.

Article 26

Soutien à la compatibilité technique et opérationnelle entre les sous-systèmes ERTMS à bord et au sol

1. L'Agence peut aider les entreprises ferroviaires, à leur demande, à contrôler la compatibilité technique et opérationnelle entre les sous-systèmes ERTMS à bord et au sol avant de mettre un véhicule en service.
2. Si l'Agence estime que la compatibilité technique et opérationnelle entre les réseaux et les véhicules disposant d'équipements ERTMS risque d'être insuffisante dans le cadre de projets de l'ERTMS spécifiques, elle peut demander aux acteurs concernés, notamment les fabricants, les organismes d'évaluation de la conformité notifiés, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les autorités nationales de sécurité, de fournir toute information utile au regard des procédures de vérification «CE» et de mise en service, et des conditions d'exploitation. L'Agence informe la Commission d'un tel risque et, si nécessaire, lui recommande des mesures appropriées.

Article 27

Soutien au déploiement de l'ERTMS et aux projets de l'ERTMS

1. L'Agence surveille le déploiement de l'ERTMS conformément au plan de déploiement établi dans la décision 2012/88/UE⁹ et surveille la coordination des installations ERTMS sur les corridors de transport et les corridors de fret ferroviaire transeuropéens visés dans le règlement (UE) n° 913/2010¹⁰.
2. L'Agence assure le suivi technique des projets financés par l'Union pour le déploiement de l'ERTMS, notamment, le cas échéant, en analysant lors de l'appel d'offres les dossiers présentés par les soumissionnaires. Si nécessaire, par ailleurs, l'Agence assiste les bénéficiaires de fonds de l'Union pour faire en sorte que les solutions techniques appliquées dans le cadre des projets soient pleinement conformes aux STI concernant les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol et, partant, qu'elles soient totalement interoperables.

⁹ JO L 51 du 23.2.2012, p. 1.

¹⁰ JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

Article 28

Accréditation des laboratoires

1. L'Agence soutient, notamment en fournissant des lignes directrices appropriées aux organismes d'accréditation, l'accréditation harmonisée des laboratoires ERTMS conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil¹¹.
2. L'Agence peut participer en tant qu'observateur aux évaluations par les pairs prévues par le règlement (CE) n° 765/2008.

CHAPITRE 7

TÂCHES RELATIVES À LA SURVEILLANCE DE L'ESPACE FERROVIAIRE UNIQUE EUROPÉEN

Article 29

Contrôle des autorités nationales de sécurité

1. L'Agence contrôle les résultats et la prise de décision des autorités nationales de sécurité au moyen d'audits et d'inspections.
2. L'Agence est autorisée à auditer:
 - (a) la capacité des autorités nationales de sécurité à exécuter les tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires;
 - (b) l'efficacité du contrôle par les autorités nationales de sécurité des systèmes de gestion de la sécurité des acteurs, tel que visé à l'article 16 de la directive ... [directive sur la sécurité ferroviaire].

La procédure de conduite des audits est arrêtée par le conseil d'administration.

3. L'Agence publie des rapports d'audit et les envoie à l'autorité nationale de sécurité concernée et à la Commission. Chaque rapport d'audit inclut, en particulier, une liste de toutes les insuffisances recensées par l'Agence ainsi que des recommandations d'amélioration.
4. Si l'Agence considère que les insuffisances visées au paragraphe 3 empêchent l'autorité nationale de sécurité concernée d'exécuter efficacement ses tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires, elle recommande à l'autorité nationale de sécurité de prendre des mesures appropriées dans un délai à définir en tenant compte de la gravité de l'insuffisance.
5. Lorsqu'une autorité nationale de sécurité s'oppose à la recommandation de l'Agence visée au paragraphe 4, ou lorsqu'aucune mesure n'est prise par une autorité nationale de sécurité consécutivement à la recommandation de l'Agence dans les trois mois à compter de sa réception, la Commission peut prendre une décision dans les six mois conformément la procédure de consultation visée à l'article 75.
6. L'Agence est également autorisée à mener des inspections, annoncées ou non, au sein des autorités nationales de sécurité, pour vérifier des composantes particulières de leurs activités et de leur exploitation, notamment pour examiner des documents

¹¹ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

d'évaluation, des processus et des registres en lien avec leurs tâches visées à l'article 16 de la directive ... [directive relative à la sécurité ferroviaire]. Les inspections peuvent être menées sur une base *ad hoc* ou conformément à un plan établi par l'Agence. La durée d'une inspection ne dépasse pas deux jours. Les autorités nationales des États membres facilitent le travail du personnel de l'Agence. L'Agence fournit à la Commission un rapport sur chaque inspection.

Article 30

Contrôle des organismes d'évaluation de la conformité notifiés

1. L'Agence contrôle les organismes d'évaluation de la conformité notifiés en prêtant assistance aux organismes d'accréditation et en effectuant des audits et des inspections, comme le prévoient les paragraphes 2 à 5.
2. L'Agence soutient l'accréditation harmonisée des organismes d'évaluation de la conformité notifiés, notamment en fournissant aux organismes d'accréditation des orientations appropriées sur les critères et procédures permettant d'évaluer le respect, par les organismes notifiés, des exigences visées à l'article 27 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire], par l'intermédiaire de l'infrastructure européenne d'accréditation reconnue par l'article 14 du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil.
3. En ce qui concerne les organismes d'évaluation de la conformité notifiés qui ne sont pas accrédités conformément à l'article 24 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité], l'Agence peut procéder à un audit de la capacité de ces derniers à satisfaire aux exigences visées à l'article 27 de ladite directive. La procédure applicable à cette fin est arrêtée par le conseil d'administration.
4. L'Agence publie des rapports d'audit couvrant les activités visées au paragraphe 3 et les envoie à l'organisme d'évaluation de la conformité notifié concerné et à la Commission. Chaque rapport d'audit inclut, en particulier, toute insuffisance recensée par l'Agence et des recommandations d'amélioration. Si l'Agence considère que lesdites insuffisances empêchent l'organisme notifié concerné d'exécuter efficacement ses tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires, l'Agence adopte une recommandation invitant l'État membre où est établi cet organisme notifié à prendre les mesures appropriées dans un délai déterminé.
5. Lorsqu'un État membre s'oppose à la recommandation visée au paragraphe 4, ou lorsqu'aucune mesure n'est prise par un organisme notifié consécutivement à la recommandation de l'Agence dans les trois mois à compter de sa réception, la Commission peut adopter un avis dans les six mois conformément la procédure de consultation visée à l'article 75.
6. L'Agence peut, y compris en coopération avec les organismes d'accréditation nationaux concernés, mener des inspections, annoncées ou non, au sein des organismes d'évaluation de la conformité notifiés, pour vérifier des composantes particulières de leurs activités et de leur exploitation, notamment pour examiner des documents d'évaluation, des processus et des registres en lien avec leurs tâches telles que visées à l'article 27 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité]. Les inspections peuvent être menées sur une base *ad hoc* ou conformément à un plan

établi par l'Agence. La durée d'une inspection ne dépasse pas deux jours. Les organismes d'évaluation de la conformité notifiés facilitent le travail du personnel de l'Agence. L'Agence fournit à la Commission un rapport sur chaque inspection.

Article 31

Suivi des progrès en matière d'interopérabilité et de sécurité

1. L'Agence, avec le réseau des organismes d'enquête nationaux, recueille des données pertinentes sur les accidents et les incidents et contrôle la contribution des organismes d'enquête nationaux à la sécurité du système ferroviaire dans son ensemble.
2. L'Agence contrôle les performances de sécurité globales du système ferroviaire. L'Agence peut notamment demander l'aide des réseaux visés à l'article 34, y compris en matière de collecte de données. L'Agence s'appuie également sur les données collectées par Eurostat, avec qui elle coopère afin de prévenir toute répétition des mêmes travaux et d'assurer la cohérence méthodologique des indicateurs de sécurité communs par rapport aux indicateurs utilisés dans d'autres modes de transport.
3. À la demande de la Commission, l'Agence formule des recommandations sur la manière d'améliorer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires, notamment en facilitant la coordination entre entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure, ou entre gestionnaires de l'infrastructure.
4. L'Agence suit les progrès réalisés en matière d'interopérabilité et de sécurité des systèmes ferroviaires. Tous les deux ans, elle présente à la Commission et publie un rapport sur les progrès en matière d'interopérabilité et de sécurité dans l'espace ferroviaire unique européen.
5. L'Agence, à la demande de la Commission, soumet des rapports dressant le bilan de la mise en œuvre et de l'application, dans un État membre donné, de la législation de l'Union en matière de sécurité et d'interopérabilité.

CHAPITRE 8

AUTRES TÂCHES

Article 32

Personnel ferroviaire

1. L'Agence exécute les tâches appropriées relatives au personnel ferroviaire visées aux articles 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 et 37 de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil¹².
2. L'Agence peut être chargée par la Commission d'effectuer d'autres tâches relatives au personnel ferroviaire conformément à la directive 2007/59/CE.
3. L'Agence consulte les autorités compétentes pour les questions relatives au personnel ferroviaire en ce qui concerne les tâches visées aux paragraphes 1 et 2.

¹² JO L 315 du 3.12.2007, p. 51.

L'Agence peut promouvoir la coopération entre lesdites autorités, notamment en organisant toute réunion appropriée avec leurs représentants.

Article 33

Registres et accessibilité des registres

1. L'Agence crée et tient à jour les registres européens visés aux articles 43, 44 et 45 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité]. L'Agence agit en tant qu'autorité du système pour l'ensemble des registres et bases de données visés dans les directives relatives à la sécurité, à l'interopérabilité et aux conducteurs de train. Elle est notamment chargée des tâches suivantes:
 - (a) élaborer et tenir à jour les spécifications applicables aux registres;
 - (b) coordonner la progression des États membres en lien avec les registres;
 - (c) fournir des orientations sur les registres aux parties intéressées;
 - (d) soumettre à la Commission des recommandations pour améliorer la spécification applicable aux registres existants, ainsi qu'en cas de nécessité d'en créer de nouveaux.
2. L'Agence rend publics les documents et registres suivants, prévus par la directive ... [directive sur l'interopérabilité] et par la directive ... [directive sur la sécurité ferroviaire]:
 - (a) les déclarations CE de vérification des sous-systèmes;
 - (b) les déclarations CE de conformité et d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité;
 - (c) les licences délivrées conformément à la directive ... [directive sur l'établissement d'un espace ferroviaire unique européen (refonte)];
 - (d) les certificats de sécurité délivrés conformément à l'article 10 de la directive ... [directive sur la sécurité ferroviaire];
 - (e) les rapports d'enquête transmis à l'Agence conformément à l'article 24 de la directive ... [directive sur la sécurité ferroviaire];
 - (f) les règles nationales notifiées à la Commission conformément à l'article 8 de la directive ... [directive sur la sécurité ferroviaire] et à l'article 14 de la directive ... [directive sur l'interopérabilité];
 - (g) les registres de véhicules, y compris au moyen de liens vers les registres nationaux concernés;
 - (h) les registres de l'infrastructure, y compris au moyen de liens vers les registres nationaux concernés;
 - (i) le registre européen des types autorisés de véhicules;
 - (j) le registre des demandes de modification et des modifications envisagées des spécifications applicables à l'ERTMS;
 - (k) le registre des demandes de modifications et des modifications envisagées de la STI concernant les applications télématiques au service des voyageurs et de la STI concernant les applications télématiques au service du fret;

- (l) le registre des marquages de détenteur de véhicule tenu par l'Agence conformément à la STI concernant l'exploitation et la gestion du trafic;
 - (m) les rapports sur la qualité soumis conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1371/2007.
3. Les modalités pratiques de l'envoi des documents visés au paragraphe 2 sont examinées et arrêtées d'un commun accord par la Commission et les États membres, sur la base d'un projet préparé par l'Agence.
 4. Lors de l'envoi des documents visés au paragraphe 2, les organismes concernés peuvent préciser quels sont les documents qui ne peuvent pas être mis à la disposition du public pour des raisons de sûreté.
 5. Les autorités nationales responsables de la délivrance des licences et certificats visés au paragraphe 2, points c) et d), notifient à l'Agence, dans un délai d'un mois, chaque décision prise de délivrer, renouveler, modifier ou révoquer ces licences et certificats.
 6. L'Agence peut compléter la base de données publique par tout document ou tout lien utiles accessibles au public en rapport avec les objectifs du présent règlement, compte tenu de la législation de l'Union applicable en matière de protection des données.

Article 34

Réseaux des autorités nationales de sécurité, des organismes d'enquête et des organismes représentatifs

1. L'Agence établit un réseau des autorités nationales de sécurité et un réseau des organismes d'enquête visés à l'article 21 de la directive .../... [directive sur la sécurité ferroviaire]. L'Agence les dote d'un secrétariat. Les tâches des réseaux sont notamment les suivantes:
 - (a) échange d'informations relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires;
 - (b) promotion de bonnes pratiques;
 - (c) fourniture à l'Agence de données sur la sécurité ferroviaire, ayant notamment trait aux indicateurs de sécurité communs.

L'Agence facilite la coopération entre ces réseaux; elle peut notamment décider de tenir des réunions communes aux deux réseaux.
2. L'Agence établit un réseau d'organismes représentatifs du secteur ferroviaire agissant au niveau de l'Union. La liste de ces organismes est dressée dans un acte d'exécution adopté par la Commission conformément à la procédure consultative visée à l'article 75. L'Agence dote le réseau d'un secrétariat. Les tâches du réseau sont notamment les suivantes:
 - (a) échange d'informations relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires;
 - (b) promotion de bonnes pratiques;
 - (c) fourniture à l'Agence de données sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires.

3. Les réseaux visés aux paragraphes 1 et 2 peuvent émettre des avis non contraignants sur les projets de recommandations visés à l'article 9, paragraphe 2.
4. L'Agence peut établir d'autres réseaux avec des organismes ou des autorités assumant des responsabilités concernant une partie du système ferroviaire.
5. La Commission peut participer aux réunions des réseaux visés dans le présent article.

Article 35

Communication et diffusion

L'Agence communique et diffuse aux parties intéressées le cadre européen de la législation, des normes et des orientations en matière ferroviaire, conformément aux plans de communication et de diffusion correspondants adoptés par le conseil d'administration. Ces plans, fondés sur une analyse des besoins, sont actualisés régulièrement par le conseil d'administration.

Article 36

Recherche et promotion de l'innovation

1. L'Agence contribue, sur demande de la Commission, aux activités de recherche en matière ferroviaire au niveau de l'Union, notamment en prêtant assistance aux services de la Commission et aux organismes représentatifs concernés. Cette contribution est sans préjudice d'autres activités de recherche au niveau de l'Union.
2. La Commission peut charger l'Agence de promouvoir l'innovation en vue d'améliorer l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et des systèmes de positionnement et de suivi.

Article 37

Assistance à la Commission

1. L'Agence assiste la Commission, à la demande de celle-ci, dans la mise en œuvre de la législation de l'Union destinée à améliorer le niveau d'interopérabilité des systèmes ferroviaires et à mettre au point une approche commune de la sécurité sur le système ferroviaire européen.
2. Cette assistance peut comprendre:
 - (a) la fourniture d'avis techniques dans des matières nécessitant un savoir-faire spécial;
 - (b) la collecte d'informations via les réseaux visés à l'article 34.

Article 38

Assistance dans l'évaluation de projets ferroviaires

Sans préjudice des dérogations prévues à l'article 9 de la directive [...] [directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire], l'Agence examine à la demande de la Commission, sous les angles de l'interopérabilité et de la sécurité, tout projet de conception, de construction, de renouvellement ou de réaménagement du sous-système pour lequel une demande de concours financier de l'Union est présentée.

L'Agence rend un avis sur la conformité du projet avec la législation pertinente en matière d'interopérabilité et de sécurité ferroviaires dans un délai à convenir avec la Commission en fonction de l'importance du projet et des ressources disponibles, mais qui ne peut dépasser deux mois.

Article 39

Assistance aux États membres, aux pays candidats et aux parties intéressées

1. De sa propre initiative ou à la demande de la Commission, d'États membres, de pays candidats ou des réseaux visés à l'article 34, l'Agence organise des activités de formation et d'autres activités appropriées concernant l'application et l'explication de la législation relative à l'interopérabilité et à la sécurité ferroviaires et concernant les produits des travaux correspondants de l'Agence tels que les registres, les guides de mise en œuvre ou les recommandations.
2. La nature et l'ampleur des activités visées au paragraphe 1 sont décidées par le conseil et incluses dans le programme de travail.

Article 40

Relations internationales

1. Dans la mesure où la réalisation des objectifs fixés dans le présent règlement l'exige et sans préjudice des compétences respectives des États membres et des institutions de l'Union, y compris le Service européen pour l'action extérieure, l'Agence peut nouer des contacts et conclure des arrangements administratifs avec des autorités de contrôle, des organisations internationales et les administrations de pays tiers compétentes dans les matières couvertes par les activités de l'Agence, afin de suivre l'évolution des sciences et des techniques et d'assurer la promotion de la législation et des normes de l'Union en matière ferroviaire.
2. Ces arrangements ne créent pas d'obligations juridiques à l'égard de l'Union et de ses États membres, et n'empêchent pas les États membres et leurs autorités compétentes de conclure des arrangements bilatéraux ou multilatéraux avec les autorités de contrôle, les organisations internationales et les administrations de pays tiers précitées. Ces arrangements et cette coopération font l'objet d'une concertation préalable avec la Commission et de rapports réguliers à cette dernière.
3. Le conseil d'administration adopte une stratégie en ce qui concerne les relations avec les pays tiers ou les organisations internationales sur les questions relevant de la compétence de l'Agence. Cette stratégie est incluse dans les programmes de travail annuel et pluriannuel de l'Agence, avec des précisions sur les ressources associées.

Article 41

Coordination relative aux pièces détachées

L'Agence contribue à recenser les pièces détachées ferroviaires susceptibles d'être normalisées. À cette fin, l'Agence peut établir un groupe de travail pour coordonner les activités des parties intéressées et peut nouer des contacts avec les organismes de normalisation européens. L'Agence présente à la Commission des recommandations appropriées.

CHAPITRE 9

ORGANISATION DE L'AGENCE

Article 42

Structure de direction et de gestion

La structure de direction et de gestion de l'Agence se compose:

- (a) d'un conseil d'administration, qui exerce les fonctions définies à l'article 47;
- (b) d'un conseil exécutif, qui exerce les fonctions définies à l'article 49;
- (c) d'un directeur exécutif, qui exerce les responsabilités définies à l'article 50;
- (d) d'une chambre de recours, qui exerce les responsabilités définies aux articles 54 à 56.

Article 43

Composition du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration est composé d'un représentant de chaque État membre et de quatre représentants de la Commission, disposant tous du droit de vote.

Le conseil d'administration comprend également six représentants, à l'échelon européen, des catégories suivantes, sans droit de vote:

- (a) les entreprises ferroviaires;
- (b) les gestionnaires de l'infrastructure;
- (c) l'industrie ferroviaire;
- (d) les syndicats;
- (e) les voyageurs;
- (f) les clients du fret.

Pour chacune de ces catégories, la Commission nomme un représentant et un suppléant sur la base d'une liste de quatre noms présentée par leurs organisations européennes respectives.

2. Les membres du conseil d'administration et leurs suppléants sont nommés sur la base de leur connaissance de la mission principale de l'Agence, en tenant compte de leurs compétences managériales, administratives et budgétaires pertinentes. Toutes les parties s'efforcent de limiter la rotation de leurs représentants au conseil d'administration, afin d'assurer la continuité du travail de celui-ci. Toutes les parties visent à assurer une représentation équilibrée entre hommes et femmes au sein du conseil d'administration.
3. Les États membres et la Commission nomment leurs membres du conseil d'administration ainsi que des suppléants qui les représentent en cas d'absence.
4. Le mandat des membres est de quatre ans et peut être renouvelé.
5. Le cas échéant, la participation de représentants de pays tiers ainsi que les conditions de cette participation sont fixées par les arrangements visés à l'article 68.

Article 44

Président du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration élit, à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, un président parmi les représentants des États membres et un vice-président parmi ses membres.
Le vice-président remplace le président lorsque celui-ci n'est pas en mesure d'assumer ses fonctions.
2. Le mandat du président et du vice-président a une durée de quatre ans et peut être renouvelé. Toutefois, si ceux-ci perdent leur qualité de membres du conseil d'administration à un moment quelconque de leur mandat, leur mandat expire automatiquement à la même date.

Article 45

Réunions

1. Les réunions du conseil d'administration sont convoquées par son président. Le directeur exécutif de l'Agence participe aux réunions.
2. Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an. Il se réunit en outre à l'initiative de son président ou à la demande de la Commission, à la demande de la majorité de ses membres ou d'un tiers des représentants des États membres au conseil.

Article 46

Vote

Sauf disposition contraire du présent règlement, le conseil d'administration arrête ses décisions à la majorité absolue de ses membres disposant du droit de vote. Chaque membre disposant du droit de vote bénéficie d'une voix.

Article 47

Fonctions du conseil d'administration

1. Afin de permettre à l'Agence d'exécuter les tâches qui lui sont assignées, le conseil d'administration:
 - (a) adopte le rapport annuel sur les activités de l'Agence au cours de l'année précédente, le transmet, pour le 1^{er} juillet, au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et à la Cour de justice et le rend public;
 - (b) adopte chaque année, à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, après réception de l'avis de la Commission et conformément à l'article 48, le programme de travail annuel de l'Agence pour l'année à venir et un programme de travail stratégique pluriannuel;
 - (c) adopte, à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, le budget annuel de l'Agence et exerce d'autres fonctions en rapport avec le budget de l'Agence, conformément au chapitre 10;
 - (d) établit des procédures pour la prise de décisions par le directeur exécutif;

- (e) adopte une politique en matière de visites à effectuer en application de l'article 10;
 - (f) établit son règlement intérieur;
 - (g) adopte et met à jour les plans de communication et de diffusion visés à l'article 35;
 - (h) adopte les procédures de conduite des audits visés aux articles 29 et 30;
 - (i) conformément au paragraphe 2, exerce, vis-à-vis du personnel de l'Agence, les compétences conférées à l'autorité investie du pouvoir de nomination par le statut des fonctionnaires et à l'autorité habilitée à conclure les contrats d'engagement par le régime applicable aux autres agents («compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination»);
 - (j) adopte les modalités d'exécution appropriées du statut des fonctionnaires et du régime applicable aux autres agents conformément à la procédure prévue à l'article 110 du statut des fonctionnaires;
 - (k) nomme le directeur exécutif et peut prolonger son mandat ou le démettre de ses fonctions à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, conformément à l'article 62;
 - (l) adopte une stratégie antifraude proportionnée aux risques de fraude, compte tenu du rapport coûts-avantages des mesures à mettre en œuvre;
 - (m) assure un suivi adéquat des résultats et recommandations découlant d'enquêtes de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et des divers rapports d'audit et évaluations internes ou externes;
 - (n) adopte des règles de prévention et de gestion des conflits d'intérêts en rapport avec les membres du conseil d'administration et de la chambre de recours.
2. Le conseil d'administration adopte, conformément à la procédure prévue à l'article 110 du statut des fonctionnaires, une décision fondée sur l'article 2, paragraphe 1, du statut des fonctionnaires et sur l'article 6 du régime applicable aux autres agents, déléguant au directeur exécutif les compétences correspondantes relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination et définissant les conditions dans lesquelles cette délégation de compétences peut être suspendue. Le directeur exécutif est autorisé à subdéléguer ces compétences.

En application du précédent alinéa, lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, le conseil d'administration peut, par voie de décision, suspendre temporairement la délégation des compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination au directeur exécutif et de celles subdélégées par ce dernier, et les exercer lui-même ou les déléguer à un de ses membres ou à un membre du personnel autre que le directeur exécutif.

Article 48

Programmes de travail annuel et pluriannuel

1. Le conseil d'administration de l'Agence adopte le programme de travail pour le 30 novembre de chaque année, en tenant compte de l'avis de la Commission, et le transmet aux États membres, au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et aux réseaux visés à l'article 34.

2. Le programme de travail est adopté sans préjudice de la procédure budgétaire annuelle de l'Union. Si, dans un délai de quinze jours à compter de la date d'adoption du programme de travail, la Commission exprime son désaccord sur le programme, le conseil d'administration le réexamine et l'adopte, éventuellement modifié, dans un délai de deux mois, en deuxième lecture, soit à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, y compris tous les représentants de la Commission, soit à l'unanimité des représentants des États membres.
3. Le programme de travail de l'Agence détermine, pour chaque activité, les objectifs poursuivis. En règle générale, chaque activité et chaque projet sont clairement mis en relation avec les ressources nécessaires pour les mettre en œuvre, conformément aux principes d'établissement du budget par activités et de la gestion fondée sur les activités et à la procédure d'analyse d'impact en amont prévue à l'article 7, paragraphe 2.
4. Le conseil d'administration modifie au besoin le programme de travail adopté lorsqu'une nouvelle tâche est confiée à l'Agence. L'inclusion d'une telle nouvelle tâche est subordonnée à une analyse des implications sur les ressources humaines et budgétaires et peut être subordonnée à une décision de report d'autres tâches.
5. Par ailleurs, le conseil d'administration adopte et met à jour un programme de travail stratégique pluriannuel pour le 30 novembre de chaque année. Il est tenu compte de l'avis de la Commission. Le Parlement européen et les réseaux visés à l'article 34 sont consultés sur le projet. Le programme de travail pluriannuel adopté est transmis aux États membres, au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et aux réseaux visés à l'article 34.

Article 49

Conseil exécutif

1. Le conseil d'administration est assisté d'un conseil exécutif.
2. Le conseil exécutif prépare les décisions à adopter par le conseil d'administration. Lorsque l'urgence le justifie, il prend certaines décisions provisoires au nom du conseil d'administration, notamment sur des questions administratives et budgétaires.

Avec le conseil d'administration, il assure un suivi adéquat des résultats et recommandations découlant d'enquêtes de l'OLAF et des divers rapports d'audit et évaluations internes ou externes.

Sans préjudice des responsabilités du directeur exécutif telles que définies à l'article 30, il assiste et conseille celui-ci dans la mise en œuvre des décisions du conseil d'administration, en vue de renforcer la surveillance de la gestion administrative et budgétaire.
3. Le conseil exécutif se compose du président du conseil d'administration, d'un représentant de la Commission et de [quatre] autres membres du conseil d'administration. Le conseil d'administration nomme les membres du conseil exécutif et son président.
4. Le mandat des membres du conseil exécutif coïncide avec celui des membres du conseil d'administration.

5. Le conseil exécutif se réunit au moins une fois tous les trois mois. Le président du conseil exécutif convoque des réunions supplémentaires à la demande des membres de ce dernier.
6. Le conseil d'administration établit le règlement intérieur du conseil exécutif.

Article 50

Fonctions du directeur exécutif

1. L'Agence est gérée par son directeur exécutif, qui est totalement indépendant dans l'exercice de ses fonctions. Le directeur exécutif rend compte de ses activités au conseil d'administration.
2. Sans préjudice des compétences de la Commission, du conseil d'administration ou du conseil exécutif, le directeur exécutif ne sollicite ni n'accepte aucune instruction d'aucune administration ni d'aucun autre organe.
3. Le directeur exécutif fait rapport au Parlement européen sur l'exécution de ses tâches lorsqu'il y est invité. Le Conseil peut inviter le directeur exécutif à lui faire rapport sur l'exécution de ses tâches.
4. Le directeur exécutif est le représentant légal de l'Agence. Il adopte les décisions, les recommandations, les avis et les autres actes officiels de l'Agence.
5. Le directeur exécutif est chargé de la gestion administrative de l'Agence et de l'exécution des tâches qui lui sont confiées par le présent règlement. Il est notamment chargé des tâches suivantes:
 - (a) l'administration courante de l'Agence;
 - (b) la mise en œuvre des décisions adoptées par le conseil d'administration;
 - (c) la préparation du programme de travail annuel et du programme de travail stratégique pluriannuel et leur présentation au conseil d'administration après consultation de la Commission;
 - (d) la mise en œuvre du programme de travail annuel et du programme de travail stratégique pluriannuel et, dans la mesure du possible, la réponse aux demandes d'assistance de la Commission liées aux tâches de l'Agence conformément au présent règlement;
 - (e) la présentation de rapports au conseil d'administration sur la mise en œuvre du programme de travail stratégique pluriannuel;
 - (f) la prise des dispositions nécessaires, notamment l'adoption d'instructions administratives internes et la publication de consignes, pour assurer le fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement;
 - (g) la mise en place d'un système de contrôle efficace permettant de comparer les résultats de l'Agence avec ses objectifs opérationnels et la mise en place d'un système d'évaluation régulière correspondant aux normes professionnelles reconnues;
 - (h) la préparation, chaque année, d'un projet de rapport général fondé sur les systèmes de contrôle et d'évaluation visés au point g), et sa soumission au conseil d'administration;

- (i) la préparation d'un projet d'état prévisionnel des recettes et des dépenses de l'Agence en application de l'article 58 et l'exécution du budget conformément à l'article 59;
- (j) la préparation du rapport annuel sur les activités de l'Agence et sa présentation au conseil d'administration pour évaluation;
- (k) la préparation d'un plan d'action faisant suite aux conclusions des évaluations rétrospectives et la présentation à la Commission d'un rapport semestriel sur les progrès;
- (l) la protection des intérêts financiers de l'Union par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et d'autres activités illégales, par des contrôles efficaces et, si des irrégularités sont constatées, par le recouvrement des montants indûment payés et, le cas échéant, par des sanctions administratives et financières efficaces, proportionnées et dissuasives;
- (m) la préparation d'une stratégie antifraude de l'Agence et sa présentation pour approbation au conseil d'administration;
- (n) la préparation du projet de règlement financier de l'Agence en vue de son adoption par le conseil d'administration au titre de l'article 60, ainsi que de ses mesures d'exécution.

Article 51

Création et composition des chambres de recours

1. L'Agence établit une ou plusieurs chambres de recours.
2. Une chambre de recours se compose d'un président et de deux autres membres. Des suppléants les représentent en leur absence.
3. Le conseil d'administration nomme le président, les autres membres ainsi que leurs suppléants sur une liste de candidats qualifiés établie par la Commission.
4. Lorsque la chambre de recours considère que la nature du recours l'exige, elle peut demander au conseil d'administration de nommer deux membres supplémentaires et leurs suppléants figurant sur la liste visée au paragraphe 3.
5. Sur proposition de l'Agence, la Commission établit le règlement intérieur de la chambre de recours, après consultation du conseil d'administration et conformément à la procédure consultative visée à l'article 75.

Article 52

Membres des chambres de recours

1. Le mandat des membres et des suppléants d'une chambre de recours est de quatre ans et peut être renouvelé.
2. Les membres d'une chambre de recours sont indépendants et ne peuvent exercer d'autres fonctions au sein de l'Agence. Ils prennent leurs décisions sans être liés par aucune instruction.
3. Les membres d'une chambre de recours ne peuvent pas être démis de leurs fonctions ni retirés de la liste des candidats qualifiés au cours de leur mandat, sauf s'il existe

des motifs graves pour ce faire et que la Commission, après avoir recueilli l'avis du conseil d'administration, prend une décision à cet effet.

Article 53

Exclusion et récusation

1. Les membres d'une chambre de recours ne peuvent prendre part à aucune procédure de recours s'ils ont un intérêt personnel dans celle-ci, s'ils ont déjà représenté une des parties à la procédure, ou s'ils ont participé à la décision faisant l'objet du recours.
2. Les membres d'une chambre de recours qui considèrent qu'ils ne devraient pas prendre part à une procédure de recours pour l'une des raisons visées au paragraphe 1 ou pour toute autre raison en informent la chambre de recours, qui statue sur leur exclusion en conséquence.

Article 54

Décisions susceptibles de recours

1. Les décisions prises par l'Agence en application des articles 12, 16, 17 et 18 peuvent faire l'objet d'un recours devant la chambre de recours.
2. Un recours introduit en application du paragraphe 1 n'a pas d'effet suspensif. L'Agence peut toutefois suspendre l'application de la décision faisant l'objet du recours si elle considère que les circonstances le permettent.

Article 55

Personnes admises à former un recours, délai et forme

1. Toute personne physique ou morale peut former un recours contre une décision dont elle est destinataire et qui a été prise par l'Agence en application des articles 12, 16, 17 et 18.
2. Le recours est formé par écrit, avec indication de ses motifs, auprès de l'Agence, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision à la personne concernée ou, à défaut de notification, à compter du jour où celle-ci en a eu connaissance.

Article 56

Examen des recours et décisions sur les recours

1. Lors de l'examen du recours, la chambre de recours agit avec célérité. Elle invite les parties à la procédure de recours, aussi souvent qu'il est nécessaire, à présenter, dans un délai qu'elle leur impartit, leurs observations sur les notifications qu'elle leur adresse ou sur les communications qui émanent des autres parties. Les parties à la procédure de recours ont la faculté de présenter oralement des remarques.
2. La chambre de recours peut soit exercer tout pouvoir approprié relevant de la compétence de l'Agence, soit renvoyer l'affaire à l'organe compétent de l'Agence. Ce dernier est lié par la décision de la chambre de recours.

Article 57

Recours devant la Cour de justice

1. Un recours en annulation des décisions de l'Agence prises en application des articles 12, 16, 17 et 18 ne peut être formé devant la Cour de justice de l'Union européenne qu'après épuisement des voies de recours internes de l'Agence.
2. L'Agence est tenue de prendre toutes les mesures nécessaires pour se conformer à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne.

CHAPITRE 10

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 58

Budget

1. Toutes les recettes et les dépenses de l'Agence font l'objet de prévisions pour chaque exercice budgétaire, celui-ci coïncidant avec l'année civile, et sont inscrites au budget de l'Agence. Le budget est équilibré en recettes et en dépenses.
2. Les recettes de l'Agence proviennent:
 - (a) d'une contribution de l'Union;
 - (b) de toute contribution de pays tiers participant aux travaux de l'Agence en vertu de l'article 68;
 - (c) des droits payés par les demandeurs et les titulaires de certificats et autorisations délivrés par l'Agence en application des articles 12, 16, 17 et 18;
 - (d) des redevances pour publication, formation et tout autre service assuré par l'Agence;
 - (e) de toute contribution financière volontaire d'États membres, de pays tiers ou d'autres entités, à condition que cette contribution ne compromette pas l'indépendance et l'impartialité de l'Agence.
3. Les dépenses de l'Agence comprennent les frais de personnel, d'administration, d'infrastructure et de fonctionnement.
4. Le budget est équilibré en recettes et en dépenses.
5. Chaque année, le conseil d'administration, sur la base d'un projet établi par le directeur exécutif selon l'approche de l'établissement du budget par activités, dresse l'état prévisionnel des recettes et des dépenses de l'Agence pour l'exercice suivant. Cet état prévisionnel, qui comporte un projet de tableau des effectifs, est transmis par le conseil d'administration à la Commission au plus tard le 31 janvier.
6. L'état prévisionnel est transmis par la Commission au Parlement européen et au Conseil (ci-après dénommés «autorité budgétaire») avec l'avant-projet de budget général de l'Union.
7. Sur la base de l'état prévisionnel, la Commission inscrit dans l'avant-projet de budget général de l'Union les prévisions qu'elle estime nécessaires en ce qui concerne le tableau des effectifs et le montant de la subvention à la charge du budget général et elle en saisit l'autorité budgétaire conformément à l'article 314 du traité,

en y joignant une description et une justification de toute différence entre l'état prévisionnel de l'Agence et la subvention à la charge du budget général.

8. L'autorité budgétaire autorise les crédits au titre de la subvention destinée à l'Agence. L'autorité budgétaire arrête le tableau des effectifs de l'Agence.
9. Le budget est adopté par le conseil d'administration à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote. Le budget de l'Agence devient définitif après l'arrêt définitif du budget général de l'Union. Il est, le cas échéant, ajusté en conséquence.
10. Le conseil d'administration notifie dans les meilleurs délais à l'autorité budgétaire son intention de réaliser tout projet susceptible d'avoir des incidences financières significatives sur le financement du budget, notamment les projets de nature immobilière, tels que la location ou l'acquisition d'immeubles. Il en informe la Commission. Lorsqu'une branche de l'autorité budgétaire a fait part de son intention de rendre un avis sur le projet, elle transmet celui-ci au conseil d'administration dans un délai de six semaines à compter de la notification du projet.

Article 59

Exécution et contrôle du budget

1. Le directeur exécutif exécute le budget de l'Agence.
2. Au plus tard le 1^{er} mars suivant la clôture de chaque exercice, le comptable de l'Agence communique au comptable de la Commission les comptes provisoires accompagnés du rapport sur la gestion budgétaire et financière de l'exercice. Le comptable de la Commission procède à la consolidation des comptes provisoires des institutions et des organismes décentralisés conformément à l'article 147 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 (règlement financier général).
3. Au plus tard le 31 mars suivant la clôture de l'exercice, le comptable de la Commission transmet les comptes provisoires de l'Agence, accompagnés d'un rapport sur la gestion budgétaire et financière de l'exercice, à la Cour des comptes. Le rapport sur la gestion budgétaire et financière de l'exercice est également transmis au Parlement européen et au Conseil.

La Cour des comptes examine ces comptes conformément à l'article 287 du traité. Elle publie chaque année un rapport sur les activités de l'Agence.

4. Dès réception des observations formulées par la Cour des comptes sur les comptes provisoires de l'Agence, selon les dispositions de l'article 148 du règlement financier général, le directeur exécutif établit les comptes définitifs de l'Agence sous sa propre responsabilité et les transmet pour avis au conseil d'administration.
5. Le conseil d'administration rend un avis sur les comptes définitifs de l'Agence.
6. Le directeur exécutif transmet les comptes définitifs, accompagnés de l'avis du conseil d'administration, au plus tard le 1^{er} juillet suivant la clôture de l'exercice, au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et à la Cour des comptes.
7. Les comptes définitifs sont publiés.
8. Le directeur exécutif adresse à la Cour des comptes une réponse aux observations de celle-ci au plus tard le 30 septembre suivant la clôture de chaque exercice. Il adresse également cette réponse au conseil d'administration.

9. Le directeur exécutif soumet au Parlement européen, à la demande de celui-ci, conformément à l'article 165, paragraphe 3, du règlement financier général, toute information nécessaire au bon déroulement de la procédure de décharge pour l'exercice en cause.
10. Le Parlement européen, sur recommandation du Conseil statuant à la majorité qualifiée, donne, avant le 30 avril de l'année N+2, décharge au directeur exécutif sur l'exécution du budget de l'exercice N.

Article 60

Règlement financier

La réglementation financière applicable à l'Agence est arrêtée par le conseil d'administration après consultation de la Commission. Elle ne peut s'écarter du règlement (CE, Euratom) n° 2343/2002¹³ que si les exigences spécifiques du fonctionnement de l'Agence le nécessitent et avec l'accord préalable de la Commission.

CHAPITRE 11

PERSONNEL

Article 61

Dispositions générales

1. Le statut des fonctionnaires de l'Union européenne et le régime applicable aux autres agents de l'Union européenne, ainsi que les modalités d'application de ces dispositions adoptées par accord entre les institutions de l'Union européenne, s'appliquent au personnel de l'Agence.
2. Dans l'intérêt du service, l'Agence recrute:
 - (a) du personnel susceptible d'être employé sous contrat à durée indéterminée et
 - (b) du personnel non susceptible d'être employé sous contrat à durée indéterminée.Les modalités appropriées d'application du présent paragraphe sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 110 du statut des fonctionnaires.
3. L'Agence prend les mesures administratives appropriées pour organiser ses services de façon à éviter tout conflit d'intérêts.

Article 62

Directeur exécutif

1. Le directeur exécutif est engagé en tant qu'agent temporaire de l'Agence conformément à l'article 2, point a), du régime applicable aux autres agents.

¹³ Règlement (CE, Euratom) n° 2343/2002 de la Commission du 23 décembre 2002 portant règlement financier-cadre des organismes visés à l'article 185 du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes (JO L 357 du 31.12.2002, p. 72).

2. Le directeur exécutif est nommé par le conseil d'administration sur une liste de candidats proposés par la Commission, à la suite d'une procédure de sélection ouverte et transparente.

Aux fins de la conclusion du contrat du directeur exécutif, l'Agence est représentée par le président du conseil d'administration.

Avant d'être nommé, le candidat retenu par le conseil d'administration peut être invité à faire une déclaration devant la commission compétente du Parlement européen et à répondre aux questions posées par les membres de cette dernière.
3. Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans. Avant la fin de cette période, la Commission procède à une évaluation qui tient compte de l'évaluation du travail accompli par le directeur exécutif et des tâches et défis futurs de l'Agence.
4. Le conseil d'administration, statuant sur proposition de la Commission tenant compte de l'évaluation visée au paragraphe 3, peut prolonger une fois le mandat du directeur exécutif, pour une durée n'excédant pas cinq ans.
5. Le conseil d'administration informe le Parlement européen de son intention de prolonger le mandat du directeur exécutif. Dans le mois précédant cette prolongation, le directeur exécutif peut être invité à faire une déclaration devant la commission compétente du Parlement et à répondre aux questions posées par les membres de cette dernière.
6. Un directeur exécutif dont le mandat a été prolongé ne peut ensuite participer à une autre procédure de sélection pour le même poste.
7. Le directeur exécutif ne peut être démis de ses fonctions que sur décision du conseil d'administration, statuant sur proposition de la Commission.

Article 63

Experts nationaux détachés et autre personnel

L'Agence peut aussi avoir recours à des experts nationaux détachés ou à d'autres personnes qu'elle n'emploie pas au titre du statut des fonctionnaires ou du régime applicable aux autres agents.

Le conseil d'administration adopte une décision établissant le régime applicable aux experts nationaux détachés auprès de l'Agence.

CHAPITRE 12

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 64

Privilèges et immunités

Le protocole sur les privilèges et immunités de l'Union européenne s'applique à l'Agence ainsi qu'à son personnel.

Article 65

Accord de siège et conditions de fonctionnement

1. Les dispositions relatives à l'implantation de l'Agence dans l'État membre du siège et aux prestations à fournir par ledit État membre, ainsi que les règles particulières applicables dans l'État membre du siège de l'Agence au directeur exécutif, aux membres du conseil d'administration, au personnel de l'Agence et aux membres de leur famille sont fixées dans un accord de siège conclu entre l'Agence et l'État membre du siège, après approbation par le conseil d'administration et au plus tard en 2015.
2. L'État membre du siège assure les meilleures conditions possibles pour le bon fonctionnement de l'Agence, y compris une scolarisation multilingue et à vocation européenne et des liaisons de transport appropriées.

Article 66

Responsabilité

1. La responsabilité contractuelle de l'Agence est régie par la législation applicable au contrat en question.
2. La Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour statuer en vertu de toute clause compromissoire contenue dans un contrat conclu par l'Agence.
3. Lorsque sa responsabilité non contractuelle est engagée, l'Agence répare, conformément aux principes généraux communs aux législations des États membres, les dommages causés par ses services ou par ses agents dans l'exercice de leurs fonctions.
4. La Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour les litiges concernant la réparation des dommages visés au paragraphe 3.

Article 67

Régime linguistique

1. Les dispositions prévues par le règlement n° 1 du 15 avril 1958 portant fixation du régime linguistique de la Communauté économique européenne¹⁴ s'appliquent à l'Agence.
2. Les travaux de traduction nécessaires au fonctionnement de l'Agence sont effectués par le Centre de traduction des organes de l'Union européenne.

Article 68

Participation de pays tiers aux travaux de l'Agence

1. Sans préjudice de l'article 40, l'Agence est ouverte à la participation de pays tiers, notamment des pays concernés par la politique européenne de voisinage et par la politique d'élargissement, ainsi que des pays de l'AELE, qui ont conclu avec l'Union des accords en vertu desquels ils ont adopté et appliquent la législation de l'Union,

¹⁴ JO 17 du 6.10.1958, p. 385.

ou des mesures nationales équivalentes, dans le domaine couvert par le présent règlement.

2. Conformément aux dispositions pertinentes des accords visés au paragraphe 1, des arrangements entre l'Agence et les pays tiers sont mis en place pour définir les modalités de la participation de ces pays au travail de l'Agence, en particulier en ce qui concerne la nature et l'ampleur de cette participation. Ces arrangements comprennent des dispositions relatives aux contributions financières et au personnel. Ils peuvent prévoir une représentation, sans droit de vote, au sein du conseil d'administration.

L'Agence signe les arrangements après avoir reçu l'accord de la Commission et après avoir consulté le conseil d'administration.

Article 69

Coopération avec les autorités et organismes nationaux

1. L'Agence peut conclure des accords avec les autorités nationales compétentes, notamment les autorités nationales de sécurité, et les autres organismes compétents, en rapport avec la mise en œuvre des articles 12, 16, 17 et 18.
2. Les accords peuvent comprendre l'attribution aux autorités nationales l'exécution de certaines tâches de l'Agence telles que la vérification et la préparation de dossiers, la vérification de la compatibilité technique, la réalisation de visites et la rédaction d'études techniques.
3. L'Agence veille à ce que les accords comprennent au moins une description précise des tâches et des conditions des prestations à fournir, les échéances fixées à cette fin et le niveau et l'échéancier des paiements.
4. Les accords décrits aux paragraphes 1, 2 et 3 sont sans préjudice de la responsabilité générale de l'Agence en ce qui concerne l'accomplissement de ses tâches telles que prévues aux articles 12, 16, 17 et 18.

Article 70

Transparence

Le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil¹⁵ s'applique aux documents détenus par l'Agence.

Le conseil d'administration adopte les modalités d'application du règlement (CE) n° 1049/2001 au plus tard le [...].

Les décisions prises par l'Agence en application de l'article 8 du règlement (CE) n° 1049/2001 peuvent faire l'objet d'une plainte auprès du médiateur ou d'un recours devant la Cour de justice de l'Union européenne, conformément aux articles 228 et 263 du traité, respectivement.

Le traitement des données à caractère personnel par l'Agence est soumis aux dispositions du règlement (CE) n° 45/2001.

¹⁵ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

Article 71

Règles de sécurité pour la protection des informations classifiées

L'Agence applique les principes de sécurité énoncés dans les règles de sécurité de la Commission visant à protéger les informations classifiées de l'Union européenne et les informations sensibles non classifiées, tels que définis en annexe de la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom du 29 novembre 2001 modifiant son règlement intérieur. Ces principes couvrent notamment les dispositions en matière d'échange, de traitement et de stockage de telles informations.

Article 72

Lutte contre la fraude

1. Pour faciliter la lutte contre la fraude, la corruption et autres actes illégaux en vertu du règlement (CE) n° 1073/1999, dans les six mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, l'Agence adhère à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes internes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et arrête les dispositions appropriées, qui s'appliquent à tout le personnel de l'Agence, en utilisant le modèle figurant en annexe dudit accord interinstitutionnel.
2. La Cour des comptes européenne dispose d'un pouvoir d'audit, sur pièces et sur place, à l'égard de tous les bénéficiaires de subventions, contractants et sous-traitants qui ont reçu, par l'intermédiaire de l'Agence, des fonds de l'Union.
3. L'OLAF peut effectuer des enquêtes, y compris des contrôles et vérifications sur place, conformément aux dispositions et procédures prévues au règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ et au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil¹⁷, en vue d'établir l'existence, le cas échéant, d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union dans le cadre d'une subvention ou d'un contrat financés par l'Agence.
4. Sans préjudice des paragraphes 1, 2 et 3, les accords de coopération avec des pays tiers et des organisations internationales, les contrats, les conventions de subvention et les décisions de subvention de l'Agence contiennent des dispositions qui habilitent expressément la Cour des comptes européenne et l'OLAF à effectuer les audits et enquêtes en question selon leurs compétences respectives.

CHAPITRE 13

DISPOSITIONS FINALES

Article 73

Actes délégués concernant les articles 12, 16, 17 et 18

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 74 en ce qui concerne les droits et redevances en application des articles 12, 16, 17 et 18.

¹⁶ JO L 136 du 31.5.1999, p. 1.

¹⁷ JO L 292 du 15.11.1996, p. 2.

2. Les mesures visées au paragraphe 1 indiquent notamment les prestations pour lesquelles des droits et redevances sont dus en application des articles 12, 16, 17 et 18, le montant de ces droits et redevances et leurs modalités de paiement.
3. Des droits et redevances sont perçus pour:
 - (a) la délivrance et le renouvellement des autorisations de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, des autorisations de mise sur le marché de véhicules et de types de véhicules, y compris l'indication éventuelle de la compatibilité avec les réseaux ou lignes;
 - (b) la délivrance et le renouvellement des certificats de sécurité;
 - (c) la fourniture de services, compte tenu du coût réel de chaque prestation;
 - (d) le traitement des recours.Tous les droits et redevances sont exprimés et payables en euros.
4. Le montant des droits et redevances est fixé à un niveau assurant une recette suffisante pour couvrir la totalité des coûts des services fournis. Ces coûts incluent notamment toutes les dépenses de l'Agence réalisées en faveur des membres du personnel participant aux activités visées au paragraphe 3, y compris la part de l'employeur des cotisations au régime de retraite. Si un déséquilibre significatif résultant de la fourniture des services couverts par des droits et redevances devient récurrent, la révision du niveau desdits droits et redevances s'impose.

Article 74

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. La délégation de pouvoir visée à l'article 73 est conférée à la Commission pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 73 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui y est précisée. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 73 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de [deux mois] à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de [deux mois] à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 75

Procédure de comité

La Commission est assistée par le comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

Lorsqu'il est fait référence au présent article, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 76

Évaluation et révision

1. Au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement et tous les cinq ans par la suite, la Commission commande une évaluation portant, notamment, sur l'impact, l'efficacité et l'efficience de l'action de l'Agence et de ses pratiques professionnelles. Cette évaluation aborde notamment la question de la nécessité éventuelle de modifier le mandat de l'Agence, ainsi que les implications financières d'une telle modification.
2. La Commission transmet le rapport d'évaluation, accompagné de ses conclusions sur celui-ci, au Parlement européen, au Conseil et au conseil d'administration. Les résultats de l'évaluation sont rendus publics.
3. Une évaluation sur deux comprend aussi une analyse des résultats obtenus par l'Agence au regard de ses objectifs, de son mandat et de ses tâches.

Article 77

Dispositions transitoires

1. L'Agence succède et se substitue à l'Agence ferroviaire européenne qui a été instituée par le règlement (CE) n° 881/2004 en ce qui concerne tous les droits de propriété, accords, obligations légales, contrats de travail, engagements financiers et responsabilités.
2. Par dérogation à l'article 43, les membres du conseil d'administration nommés au titre du règlement (CE) n° 881/2004 avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement restent en fonction jusqu'au terme de leur mandat en tant que membres du conseil d'administration.

Par dérogation à l'article 49, le directeur exécutif nommé conformément au règlement (CE) n° 881/2004 reste en fonction jusqu'au terme de son mandat.
3. Par dérogation à l'article 61, tous les contrats de travail en cours à la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont honorés jusqu'à leur date d'expiration.

Article 78

Abrogation

Le règlement (CE) n° 881/2004 est abrogé.

Article 79

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE
FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de 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

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB¹⁸

06: Mobilité et transports

0602: Politique des transports terrestres, aériens et maritimes

060208: Agence ferroviaire européenne

06020801: Agence ferroviaire européenne — Contribution aux titres 1 et 2

06020802: Agence ferroviaire européenne — Contribution au titre 3

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

☐ La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**

☐ La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire¹⁹**

☒ La proposition/l'initiative est relative à **la prolongation d'une action existante**

☐ La proposition/l'initiative porte sur **une action réorientée vers une nouvelle action**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

Objectifs/valeur ajoutée à l'échelle de l'UE conformément à la stratégie Europe 2020:

L'Agence contribue à rendre le transport ferroviaire interopérable, sûr et durable dans l'intérêt de l'économie et des habitants de l'Union. Cet objectif répond pleinement aux trois priorités de la stratégie Europe 2020:

– une croissance intelligente: mettre en place une économie fondée sur la connaissance et l'innovation. L'Agence contribue à l'élaboration des normes techniques les plus rigoureuses possibles pour les véhicules et les infrastructures ferroviaires, stimulant ainsi la connaissance et l'innovation;

– une croissance durable: promouvoir une économie plus efficace dans l'utilisation des ressources, plus verte et plus compétitive. L'Agence contribue à rendre le secteur des transports dans l'Union plus durable et respectueux de l'environnement, en limitant globalement les émissions et la consommation d'énergie. Le transport ferroviaire contribuera à la réalisation des objectifs «20-20-20» en matière de climat

¹⁸

ABM: Activity-Based Management – ABB: Activity-Based Budgeting.

¹⁹

Tel(le) que visé(e) à l'article 49, paragraphe 6, point a) ou b), du règlement financier.

et d'énergie et à l'initiative phare «Une Europe économe en ressources». L'Agence jouera son rôle dans la mise en œuvre de la stratégie au niveau sectoriel;

– une croissance inclusive: encourager une économie à fort taux d'emploi favorisant la cohésion sociale et territoriale. Le transport ferroviaire constitue un élément essentiel pour assurer la cohésion territoriale des régions périphériques et les relier au centre. Il fournit un moyen de transport abordable et durable à une grande partie de la population, contribuant ainsi à renforcer la mobilité sociale et à élargir les possibilités d'emploi, et contribue à combler le fossé entre les régions et les pays les plus riches et les plus pauvres de l'Union.

1.4.2. *Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)*

Domaine budgétaire: 06 02

Activité(s) ABM/ABB concernée(s): 060208 Agence ferroviaire européenne:

- Poste budgétaire 06 02 08 01 – Agence ferroviaire européenne – subvention aux titres I et II (dépenses administratives)

- Poste budgétaire 06 02 08 02 – Agence ferroviaire européenne – subvention au titre III (dépenses opérationnelles)

Objectifs spécifiques:

Objectif spécifique n° 1: Renforcer l'efficacité des procédures de certification et d'agrément en matière de sécurité ferroviaire par la délivrance de certificats de sécurité uniques, d'autorisations de mise sur le marché de véhicules et d'autorisations de mise en service de sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, valables dans l'ensemble de l'Union, et garantir l'absence de discrimination.

Objectif spécifique n° 2: Renforcer la cohérence du cadre de l'Union dans le domaine ferroviaire en assurant le contrôle des autorités ferroviaires nationales et en réduisant le nombre de règles nationales en matière ferroviaire.

Objectif spécifique n° 3: Améliorer la mise en œuvre et l'application de la législation ferroviaire de l'Union en renforçant l'assistance apportée à la Commission, aux États membres et aux parties intéressées.

Objectif spécifique n° 4: Assister la Commission dans la formulation et la mise à jour de la législation dérivée en matière d'interopérabilité et de sécurité ferroviaires, notamment en élaborant une approche commune de la sécurité.

Objectif spécifique n° 5: Assurer le développement cohérent de l'ERTMS dans l'Union et promouvoir l'ERTMS à l'extérieur de l'Union.

Objectif spécifique n° 6: Assurer la certification appropriée des conducteurs de train et d'autres tâches connexes, conformément à la directive 2007/59/CE.

Objectif spécifique n° 7: Établir et mettre à jour des registres et bases de données publics relatifs à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires.

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Résultats liés aux objectifs spécifiques:

Résultat de l'objectif spécifique n° 1: réduction des coûts à charge des demandeurs et raccourcissement des procédures de délivrance des certificats de sécurité, des autorisations de mise sur le marché de véhicules et des autorisations de mise en service de sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol; conditions identiques applicables à tous les demandeurs dans l'Union; garantie de non-discrimination pour les opérateurs.

Résultat de l'objectif spécifique n° 2: harmonisation de l'application de la législation de l'Union en matière ferroviaire et des pratiques des autorités nationales; amélioration de la clarté et de la transparence des exigences légales et des conditions d'exploitation dans l'Union grâce à une réduction du nombre de règles inutiles, limitant ainsi les possibilités de pratiques discriminatoires à l'encontre des opérateurs.

Résultat de l'objectif spécifique n° 3: meilleure compréhension de la législation ferroviaire de la part des parties intéressées et des États membres, entraînant un meilleur fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen; efficacité et efficience accrues du travail de différents services de la Commission.

Résultat de l'objectif spécifique n° 4: espace ferroviaire unique européen rendu plus interopérable et présentant un niveau de sécurité élevé, pour le bénéfice des entreprises ferroviaires, des clients et des voyageurs.

Résultat de l'objectif spécifique n° 5: mise en œuvre cohérente de l'ERTMS dans l'Union, dont les équipements sont conformes aux spécifications en vigueur; promotion des normes ERTMS à l'extérieur de l'Union.

Résultat de l'objectif spécifique n° 6: traitement cohérent des conducteurs de train dans l'Union.

Résultat de l'objectif spécifique n° 7: transparence sur des données importantes en matière d'interopérabilité et de sécurité ferroviaires, au profit des parties intéressées du secteur ferroviaire, des États membres et du public.

1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 1:

- nombre de certificats de sécurité délivrés;
- nombre d'autorisations de mise sur le marché de véhicules délivrées;
- nombre d'autorisations de mise en service de sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol délivrées.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 2:

- nombre de rapports d'audit d'autorités nationales établis;
- nombre de règles nationales supprimées;
- nombre de règles nationales déclarées comme réciproquement acceptées;
- autres réalisations liées aux vérifications et au contrôle.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 3:

- nombre de rapports évaluant la mise en œuvre de la législation ferroviaire;
- nombre de projets ferroviaires évalués;
- nombre d'actions d'information et de formation (ateliers, conférences) organisées;
- nombre de documents interprétatifs publiés;
- nombre de visites effectuées à des fins d'assistance;
- autres réalisations liées au renforcement de l'assistance.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 4:

- nombre de recommandations transmises à la Commission concernant de nouvelles spécifications techniques d'interopérabilité (STI);
- nombre de recommandations transmises à la Commission concernant la révision de spécifications techniques d'interopérabilité (STI);
- nombre de recommandations transmises à la Commission concernant de nouvelles méthodes de sécurité communes (MSC);
- nombre de recommandations transmises à la Commission concernant la révision de méthodes de sécurité communes (MSC);
- nombre d'avis fournis à la Commission, aux États membres et à d'autres parties intéressées;
- nombre d'analyses d'impact et d'analyses coûts-avantages effectuées;
- autres réalisations liées au renforcement de l'interopérabilité et de la sécurité.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 5:

- nombre de recommandations émises concernant des modifications et de nouvelles versions de l'ERTMS;
- nombre de rapports à la Commission sur la mise en œuvre de l'évaluation de la conformité et celle de la procédure de vérification CE des équipements ERTMS;
- nombre de recommandations transmises à la Commission concernant des incompatibilités techniques dans des projets de l'ERTMS;
- autres réalisations liées aux actions visant à assurer le développement et le déploiement cohérents de l'ERTMS.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 6:

- nombre de conducteurs de train certifiés conformément à la directive sur les conducteurs de train;
- autres réalisations liées à l'harmonisation des conditions applicables aux conducteurs de train.

Indicateurs de l'objectif spécifique n° 7:

- nombre de bases de données et registres publics établis et gérés;
- autres réalisations liées à la transparence des données en matière ferroviaire.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme

Permettre à l'Agence de se livrer à de nouvelles activités et de continuer à remplir à suffisance celles de ses missions qui sont indispensables pour établir un marché intérieur du transport ferroviaire totalement interopérable et sûr (espace ferroviaire unique européen).

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE

Le rôle joué actuellement par l'Union (missions de l'Agence ferroviaire européenne) est précisé dans le règlement (CE) n° 881/2004 instituant l'Agence. Par ailleurs, l'Agence s'est vu confier d'autres missions, directement et indirectement, par la directive 2004/49/CE, la directive 2008/57/CE et la directive 2007/59/CE. De même, la vaste législation dérivée adoptée par la Commission en vertu des directives précitées, notamment sous la forme de STI, MSC et OSC, a également eu des incidences sur les activités et le travail de l'Agence. Le présent règlement vise à combiner dans un seul acte juridique toutes les tâches existantes de l'Agence et à étendre le rôle de celle-ci à d'autres domaines où il se justifie.

Dans la logique du livre blanc de 2011 sur les transports (Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources) et des résultats de l'analyse d'impact accompagnant la présente initiative, la proposition apportera une valeur ajoutée supplémentaire à l'échelon de l'Union en éliminant les barrières techniques et administratives existantes dans le secteur ferroviaire, notamment:

- en rendant plus efficaces (car moins onéreuses et plus rapides) la délivrance des autorisations de véhicules ferroviaires et la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, et en renforçant l'impartialité de ces procédures par leur transfert à l'échelon de l'Union;
- en renforçant la cohérence et l'application de l'acquis ferroviaire de l'Union en permettant à l'Agence de contrôler le fonctionnement des autorités nationales compétentes dans les domaines de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires;
- en favorisant des avancées plus rapides dans l'adoption de normes ferroviaires véritablement communes au niveau de l'UE par un renforcement de l'action de l'Agence pour réduire les règles ferroviaires nationales;
- en optimisant les dépenses faites par l'Union en faveur des chemins de fer (RTE, Fonds de cohésion, Fonds structurels, programmes de recherche, etc.).

Le rôle joué par l'Union par l'intermédiaire de l'Agence permet d'apporter une valeur ajoutée élevée, grâce:

- au recours à une structure spécifique et à du personnel qualifié, dont certains membres sont déjà disponibles;
- à une expérience positive dans l'emploi de méthodes éprouvées (par exemple, utilisation du réseau des autorités nationales de sécurité, déjà en place et opérationnel);
- à son objectivité et à son impartialité, très appréciées par les parties intéressées.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

L'évaluation du règlement relatif à l'Agence et du fonctionnement de l'Agence (2009-2010) et l'évaluation générale des agences de l'Union en 2009 ont toutes deux démontré la valeur ajoutée de l'Agence.

La présente initiative vise à appliquer (par une révision du règlement relatif à l'Agence) les recommandations résultant de l'évaluation de l'Agence et celles de la Cour des comptes, du service d'audit interne et de la déclaration commune du Parlement européen, du Conseil de l'UE et de la Commission européenne sur les agences décentralisées, notamment en ce qui concerne la structure interne, la gouvernance et le fonctionnement de l'Agence.

1.5.4. *Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés*

La proposition s'inscrit dans la logique du livre blanc sur les transports de 2011, et notamment de ses initiatives 1 et 19:

- «mettre en place une autorisation unique par type de véhicule et une certification unique en matière de sécurité pour les entreprises ferroviaires, en renforçant le rôle de l'Agence ferroviaire européenne (AFE)»;
- «renforcer le rôle de l'Agence ferroviaire européenne dans le domaine de la sécurité ferroviaire, notamment en ce qui concerne la supervision des mesures nationales de sécurité arrêtées par les autorités de sécurité nationales et l'harmonisation progressive de ces mesures».

La proposition cadre avec la politique et la législation de l'Union en matière d'interopérabilité et de sécurité ferroviaires, et notamment avec les directives 2004/49/CE (directive sur la sécurité ferroviaire) et 2008/57/CE (directive sur l'interopérabilité ferroviaire), qui seront également modifiées dans le cadre de la présente initiative. Les trois actes modifiés sont liés et visent à éliminer les barrières administratives et techniques existantes, notamment en mettant sur pied 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, en diminuant les coûts administratifs, en accélérant les procédures administratives et en évitant les discriminations déguisées.

Par ailleurs, la présente initiative fait partie d'un quatrième paquet ferroviaire plus large qui visera – outre l'objectif décrit ci-dessus – à ouvrir les marchés nationaux du transport ferroviaire de voyageurs et à optimiser la gouvernance de la gestion de l'infrastructure; des synergies sont attendues notamment en ce qui concerne la lutte contre les discriminations liées à l'accès à l'infrastructure, ce qui permettra de réduire les obstacles à l'accès auxquels sont confrontés les nouveaux entrants.

Il existe également des synergies importantes entre les missions révisées de l'Agence et celles de l'Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport en ce qui concerne l'évaluation des projets ferroviaires, l'amélioration de l'utilisation des ressources et l'efficacité des projets bénéficiant de moyens financiers de l'Union.

En outre, la présente initiative cadre avec les recommandations de la Cour des comptes et du service d'audit interne et celles figurant dans la déclaration commune du Parlement européen, du Conseil de l'UE et de la Commission européenne sur les agences décentralisées, ainsi que celles résultant de l'évaluation de l'Agence. Elle met en œuvre ces recommandations.

Enfin, la présente initiative vise à inclure dans le règlement relatif à l'Agence un certain nombre de tâches et d'activités assignées à l'Agence par d'autres actes, notamment la directive 2007/59/CE et les décisions de la Commission concernant des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et des méthodes de sécurité communes (MSC).

1.6. Durée et incidence financière

☒ Proposition/initiative à **durée illimitée**

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2015 jusqu'en 2020,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)²⁰

☐ **Gestion centralisée directe** par la Commission

☒ **Gestion centralisée indirecte** par délégation de tâches d'exécution à:

- ☐ des agences exécutives
- ☒ des organismes créés par les Communautés²¹
- ☐ des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public
- ☐ des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné au sens de l'article 49 du règlement financier

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

☐ **Gestion décentralisée** avec des pays tiers

☐ **Gestion conjointe** avec des organisations internationales (*à préciser*)

²⁰ Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html.

²¹ Tels que visés à l'article 185 du règlement financier.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Toutes les agences de l'UE travaillent dans le cadre d'un système de contrôle strict exercé par une structure d'audit interne, le service d'audit interne de la Commission, le conseil d'administration, la Commission, la Cour des comptes et l'autorité budgétaire. Ce système prévu par le règlement instituant l'Agence continuera de s'appliquer.

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. Risque(s) identifié(s)

Néant

2.2.2. Moyen(s) de contrôle prévu(s)

Sans objet

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.

L'article 41 du règlement relatif à l'Agence prévoit des mesures antifraude qui continueront à s'appliquer.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [Libellé]	CD/CND ¹	de pays AELE ²	de pays candidats ³	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) bis, du règlement financier
1.1	06.02.08 [ligne budgétaire Agence]	CND	OUI	NON	NON	NON

¹ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

² AELE: Association européenne de libre-échange.

³ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

Avant d'examiner en détail l'incidence estimée de la présente proposition, il est important de souligner que ces chiffres sont provisoires, car ils dépendent de l'adoption du nouveau cadre financier pluriannuel pour 2014-2020 par l'autorité budgétaire.

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En Mio EUR à prix courants (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel:	1	Croissance intelligente et inclusive
---	----------	--------------------------------------

DG: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015-2020
• Crédits administratifs									
Numéro de ligne budgétaire 06.02.08 [ligne budgétaire Agence] Base: - Point de départ – PB 2013 à 25 Mio EUR, - Réduction de 2 % appliquée au personnel en 2014-2017, - Augmentation de 1 % du budget annuel en raison de l'adaptation annuelle. À partir de 2017, mise en place de recettes externes provenant de droits et redevances, de sorte qu'il ne sera pas fait appel au budget de l'UE pour la rémunération du nouveau personnel.	Engagements	(1)	25,613 (dont 0,113 pour de nouvelles tâches)	26 (dont 0,3 pour de nouvelles tâches)	26 (0 pour de nouvelles tâches)	26,25 (0 pour de nouvelles tâches)	26,5 (0 pour de nouvelles tâches)	26,75 (0 pour de nouvelles tâches)	157,113 dont 0,413 pour couvrir de nouvelles tâches en 2015-2016)
	Paielements	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
TOTAL des crédits pour la DG MOVE	Engagements	(5)=1+3	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	

157,113

									en 2015-2016)
	Palements	(6)=2+ 4	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 du cadre financier pluriannuel	Engagements	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113 dont 0,413 pour couvrir de nouvelles tâches en 2015-2016)
	Palements	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113

Rubrique du cadre financier pluriannuel:	5	«Dépenses administratives»
---	----------	----------------------------

En Mio EUR à prix courants (à la 3^e décimale)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015-2020
DG: MOVE								
• Ressources humaines Base: niveau actuel du budget pour le personnel de la DG MOVE qui s'occupe des questions liées à l'Agence (0,655 Mio EUR – 5 personnes) appliqué à chaque exercice + adaptation annuelle de 1 %		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
• Autres dépenses administratives		0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DG MOVE	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005	3,81
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005	3,81

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel	Engagements	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118
	Paiements	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118

3.2.2. *Projet de tableau des effectifs 2015-2020 proposé pour l'Agence*

L'ENSEMBLE DU PERSONNEL NOUVEAU SERA FINANCÉ AU MOYEN DE DROITS ET REDEVANCES EXTERNES À PARTIR DE 2017:

Effectifs proposés pour l'Agence sur la période 2015-2020 [base: tableau des effectifs de 143 personnes en 2013 et 2 % de réduction d'ici à 2017 (2 à 3 personnes de moins chaque année)]	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Grades AD	101	100	99	99	99	99
Nouveaux agents – grades AD	0	0	12	14	14	14
Total AD	101	100	111	113	113	113
Grades AST	37	36	34	34	34	34
Nouveaux agents – grades AST	0	0	4	4	4	4
Total AST	37	36	38	38	38	38
<i>Sous-total Emplois du tableau des effectifs</i>	138	136	149	151	151	151
END	6	6	6	6	6	6
Nouveaux END	2	5	12	13	13	13
Total END	8	11	18	19	19	19
Agents contractuels	15	15	15	15	15	15
Nouveaux agents contractuels	1	3	7	9	10	12
Total agents contractuels	16	18	22	24	25	27

<i>Nouveaux postes cumulés</i>	<i>5</i>	<i>10</i>	<i>35</i>	<i>40</i>	<i>41</i>	<i>43</i>
<i>Incidence sur les emplois du tableau des effectifs</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>18</i>
<i>TOTAL GÉNÉRAL</i>	<i>162</i>	<i>165</i>	<i>189</i>	<i>194</i>	<i>195</i>	<i>197</i>

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative et opérationnels

- ☐ La proposition/l’initiative n’engendre pas l’utilisation de crédits opérationnels
- ☒ La proposition/l’initiative engendre l’utilisation de crédits opérationnels et de nature administrative, comme expliqué ci-après:
- Les réalisations figurant ci-dessous concernent le budget total de l’Agence (titres 1+2+3).
- Le coût des réalisations correspondant à l’objectif spécifique n° 1 constituera une recette pour l’Agence: l’Agence facturera aux demandeurs externes la délivrance de ces documents. Ces coûts sont donc indiqués entre parenthèses et ne sont pas ajoutés à la somme des coûts de toutes les réalisations.

Crédits d’engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			2015		2016		2017		2018		2019		2020		TOTAL	
	Type ¹	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ² : Renforcer l’efficacité des procédures de certification et d’agrément en matière de sécurité ferroviaire par la délivrance des certificats de sécurité uniques, des autorisations de mise sur le marché de véhicules et des autorisations de mise en service de sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, valables dans l’ensemble de l’Union, et garantir l’absence de discrimination.																
Certificats	Nombre de	(0,01) –	0		0		110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	440	(4,4)

¹ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d’échanges d’étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

² Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)…».

de sécurité uniques	certificats de sécurité délivrés	sera couvert par des droits et redevances														sera couvert par des droits et redevances
Autorisations de mise sur le marché de véhicules	Nombre d'autorisations de mise sur le marché de véhicules délivrées	(0,017) – sera couvert par des droits et redevances	0		0		456	(7,752)	452	(7,684)	449	(7,632)	447	(7,598)	1804	(30,67) sera couvert par des droits et redevances
Autorité de l'ERTMS	Nombre d'autorisations de mise en service de sous- systèmes contrôle- commande et signalisation au sol délivrées	(0,5) sera couvert par des droits et redevances	0		0		30	(1,5)	32	(1,6)	35	(1,75)	40	(2)	137	(6,85) sera couvert par des droits et redevances
Sous-total objectif spécifique n° 1								(10,352)		(10,384)		(10,482)		(10,698)		(41,92)
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2: Renforcer la cohérence du cadre de l'Union dans le domaine ferroviaire en assurant le contrôle des autorités ferroviaires nationales et en réduisant le nombre de règles nationales en matière ferroviaire			Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
Contrôle des autorités nationales compétente	Nombre de rapports d'audit établis	0,2	2	0,4	3	0,6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5

s																
Diminution des règles nationales divergentes et augmentation des acceptations réciproques	Nombre de règles nationales supprimées	0,0015	1000	1,5	1500	2,25	1500	2,25	2000	3	1500	2,25	1500	2,25	9000	13,5
	Nombre de règles nationales déclarées comme réciproquement acceptées	0,001	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	8000	6,0
Autres	Autres réalisations liées aux vérifications et au contrôle	0,001	100	0,1	100	0,1	125	0,125	125	0,125	150	0,15	150	0,15	750	0,75
Sous-total objectif spécifique n° 2																25,25
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 3: Améliorer la mise en œuvre et l'application de la législation ferroviaire de l'Union en renforçant l'assistance apportée à la Commission, aux États membres et aux parties intéressées, et par d'autres tâches																
Assistance à la Commission	Nombre de rapports évaluant la mise en œuvre de la législation ferroviaire	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7
	Nombre de projets ferroviaires évalués	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1
Assistance aux États membres et aux autres	Nombre d'actions d'information et de formation (ateliers, conférences)	0,1	5	0,5	7	0,7	10	1	12	1,2	14	1,4	16	1,6	64	6,4

parties intéressées	organisés															
	Nombre de documents interprétatifs publiés	0,1	2	0,2	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	36	3,6
	Nombre de visites effectuées à des fins d'assistance	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6
Autres tâches	Autres réalisations liées au renforcement de l'assistance	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Sous-total objectif spécifique n° 3																25
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 4: Assister la Commission dans la formulation et la mise à jour de la législation dérivée en matière d'interopérabilité et de sécurité ferroviaires, notamment en élaborant une approche commune de la sécurité			Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
Renforcer l'interopérabilité	Nombre de nouvelles STI transmises à la Commission	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Nombre de STI révisées transmises à la Commission	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Renforcer le niveau de sécurité	Nombre de nouvelles MSC transmises à la Commission	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Nombre de MSC révisées transmises à la Commission	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4

Favoriser le bon fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen	Nombre d'avis fournis à la Commission, aux États membres et aux parties intéressées	0,2	6	1,2	6	1,2	8	1,6	8	1,6	8	1,6	8	1,6	44	8,8
	Nombre d'analyses d'impact et d'analyses coûts-avantages effectuées	0,06	20	1,2	20	12	25	1,5	27	1,62	29	1,74	30	1,8	151	9,06
Autres	Autres réalisations liées au renforcement de l'interopérabilité et de la sécurité	0,006	50	0,3	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	450	2,7
Sous-total objectif spécifique n° 4																57,36
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 5: Assurer le développement cohérent de l'ERTMS dans l'Union et promouvoir l'ERTMS à l'extérieur de l'Union																
Autorité de l'ERTMS	Nombre de recommandations émises concernant des modifications et de nouvelles versions de l'ERTMS	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9
Vérification de la mise en œuvre de l'ERTMS	Nombre de rapports établis sur la mise en œuvre de l'évaluation de la conformité et celle de la procédure de vérification CE des équipements	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	1,2	30	1,2	125	5

	ERTMS															
	Nombre de recommandations émises concernant des incompatibilités techniques dans des projets de l'ERTMS	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1
Autres tâches	Autres réalisations liées aux actions visant à assurer le développement et le déploiement cohérents de l'ERTMS	0,01	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Sous-total objectif spécifique n° 5																28,6
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 6: Assurer la certification appropriée des conducteurs de train et d'autres tâches connexes, conformément à la directive 2007/59/CE			Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
Harmonisation des critères applicables aux conducteurs de train	Nombre de mesures harmonisant les conditions applicables aux conducteurs de train adoptées conformément à la directive sur les conducteurs de train	0,6	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	12	7,2
	Autres réalisations	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	60	0,6
Sous-total objectif spécifique n° 6																7,8

OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 7: Établir et mettre à jour des registres et bases de données publics relatifs à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires																
Transparence, à l'égard des parties intéressées et du public, sur les données en matière d'interopérabilité et de sécurité ferroviaires	Nombre de bases de données et registres publics établis et gérés	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2
	Autres réalisations	0,001	10	0,01	10	0,01	15	0,015	15	0,015	15	0,015	15	0,015	80	0,8
Sous-total objectif spécifique n° 7																13
COÛT TOTAL																157,01

3.2.4. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.4.1. Synthèse

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

Base de calcul: personnel actuel de la DG MOVE s'occupant des questions liées à l'Agence (5 personnes, 0,131 million d'euros/personne/an et 1 % d'adaptation annuelle), appliqué à chaque exercice; pas d'augmentation liée au renforcement des compétences de l'Agence

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015- 2020
--	------	------	------	------	------	------	---------------------------------

Fonctionnaires (grades AD)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
Fonctionnaires (grades AST)	0	0	0	0	0	0	0
Agents contractuels							
Agents temporaires	0	0	0	0	0	0	0
Experts nationaux détachés	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005

3.2.4.2. Besoins estimés en ressources humaines

- ☐ La proposition/l’initiative n’engendre pas l’utilisation de ressources humaines.
- ☒ La proposition/l’initiative engendre l’utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Base de calcul: personnel actuel de la DG MOVE s’occupant des questions liées à l’Agence (5 personnes, 0,131 million d’euros/personne/an), appliqué à chaque exercice; pas d’augmentation liée aux compétences renforcées de l’Agence

Estimation à exprimer en valeur entière (ou au plus avec une décimale)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
• Emplois du tableau des effectifs (postes de fonctionnaires et d’agents temporaires)						
XX 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (en délégation)	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (recherche indirecte)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (recherche directe)	0	0	0	0	0	0
• Personnel externe (en équivalent temps plein - ETP)¹						
XX 01 02 01 (AC, END, INT de l’enveloppe globale)	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)	0	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ²	- au siège ³	0	0	0	0	0
	- en délégation	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)	0	0	0	0	0	0
Autre ligne budgétaire (à spécifier)	0	0	0	0	0	0
TOTAL	5	5	5	5	5	5

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l’action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d’allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.

¹ AC = agent contractuel; INT = intérimaire; JED = jeune expert en délégation; AL = agent local; END = expert national détaché.

² Sous-plafond de personnel externe sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

³ Essentiellement pour les Fonds structurels, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et le Fonds européen pour la pêche (FEP).

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Des membres du personnel actuel de la DG MOVE s'occupent des questions liées à l'Agence, comprenant: - la gestion des mesures d'exécution adoptées à la suite des recommandations de l'Agence (décisions et règlements de la Commission) dans les domaines de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaires; - la coordination administrative et le contrôle de l'Agence: programmes de travail, plans pluriannuels en matière de politique du personnel, réunions du conseil d'administration et de son sous-comité; - la coordination des politiques: participation aux groupes de travail de l'Agence, contenu du programme de travail, mandats donnés à l'Agence par la Commission, réunions de travail; - la gestion des avis de l'Agence; - les responsabilités financières et comptables à l'égard de l'Agence du côté de la Commission (budget, décharge, etc.).
Personnel externe	

3.2.5. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

- ☐ La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- ☒ La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

Il faudra adapter la ligne budgétaire Agence (06.02.08) au montant spécifié dans la présente fiche financière (total de 157,113 millions d'euros pour la période 2015-2020).

Actuellement, seuls des montants indicatifs concernant les agences figurent dans le cadre financier. Le montant indicatif relatif à l'Agence a été estimé avant que les résultats de l'analyse d'impact et d'autres calculs liés à la présente initiative ne soient connus.

Pour la période 2015-2020, l'Agence verra son statut passer de celui d'agence en vitesse de croisière à celui d'agence chargée de nouvelles tâches.

- ☐ La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel¹.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.6. *Participation de tiers au financement*

- La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
<i>Contribution AELE de la Norvège et de l'Islande calculée à 2 % du budget</i>	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3
TOTAL crédits cofinancés	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3

¹ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- ☐ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☒ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - ☒ sur les ressources propres
 - ☐ sur les recettes diverses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recette:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ²					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ligne budgétaire Agence 06.02.08				10,352	10,384	10,482	10,698

Préciser la méthode de calcul de l'effet sur les recettes.

Dans le cadre de certaines des tâches envisagées pour l'Agence (certificats de sécurité, autorisations de mise sur le marché de véhicules et autorisations de mise en service de sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol), la délivrance des documents concernés pourra être facturée aux demandeurs externes.

Sur la base de l'analyse d'impact, ces nouvelles tâches débiteront en 2017 et les recettes de l'Agence ont été calculées de la manière suivante:

- coût de la délivrance d'un certificat de sécurité: 0,01 million d'euros
- coût de la délivrance d'une autorisation de véhicule: 0,017 million d'euros
- coût de la délivrance d'une autorisation de mise en service d'un sous-système contrôle-commande et signalisation au sol: 0,05 million d'euros
- le tableau 3.2.3 mentionne les nombres respectifs de décisions des différents types adoptées chaque année.

Résumé de la méthode de calcul:

Les droits définis dans le rapport d'analyse d'impact ont été calculés en prenant la moyenne des droits actuellement payés par les opérateurs souhaitant obtenir un certificat de sécurité ou une autorisation de véhicule dans l'UE; une approche analogue a été utilisée en ce qui concerne les autorisations de mise en service d'un sous-système contrôle-commande et signalisation au sol. On a observé de grandes variations entre les droits payés, ainsi qu'une différence importante entre le niveau des droits dans les États membres de l'UE-15 (environ 20 000 euros pour les certificats de sécurité et 28 000 euros pour les autorisations) et ceux payés dans les États membres de l'UE-12 (environ 3 000 euros pour les certificats de sécurité et 17 000 euros pour les autorisations). Pour déterminer la valeur future de ces droits, il a été supposé que, compte tenu du coût du personnel employé par l'Agence, et de la rationalisation des procédures de traitement des demandes, une valeur proche du

²

En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.

point médian entre la moyenne basse et la moyenne haute serait la plus appropriée pour la suite.

Il faut remarquer que les calculs des droits sont des moyennes concernant tous les types de certificats de sécurité et d'autorisations de véhicule; 4 types de certificats de sécurité et 20 types d'autorisations de véhicule ont été recensés dans l'étude étayant l'analyse d'impact. Bien que le processus de «centralisation» auprès de l'Agence doive entraîner une réduction du nombre de types de certificats et d'autorisations, il en restera encore de multiples catégories. Par exemple, les procédures d'autorisation d'une locomotive et d'un wagon resteront différentes. Dès lors, les droits applicables à ces deux catégories devront être différenciés. Les droits dus pour l'autorisation de wagons, notamment, seront inférieurs à la moyenne tandis que ceux afférents à l'autorisation de locomotives et d'unités multiples seront supérieurs à cette moyenne.

Le montant (prix par autorisation/certificat) qui a été calculé dans le rapport d'analyse d'impact se conçoit comme une moyenne; il reviendrait à l'Agence de fixer les droits exacts pour les différentes catégories, de façon à ce que la moyenne des droits perçus soit égale ou supérieure à cette moyenne. Toutefois, le but des calculs est de fournir une estimation réaliste mais prudente des recettes de l'Agence, et il n'est pas exclu que, dans les faits, les droits à facturer puissent donner lieu à une valeur moyenne supérieure, si cela est nécessaire et justifié.

Les nombres d'autorisations et de certificats ont été calculés sur la base des chiffres actuels de délivrance de ces documents. Pour les années futures, en ce qui concerne les certificats de sécurité, il a été supposé que le nombre de nouveaux entrants sur le marché entraînerait une augmentation du nombre de certificats délivrés, alors que l'éventualité de changements concernant les types de certificats pourrait au contraire en réduire le nombre. Par conséquent, l'hypothèse adoptée, à titre d'estimation prudente, est celle d'une stabilité du nombre total annuel de certificats de sécurité.

L'approche adoptée pour les autorisations de véhicules a été légèrement différente: le modèle prend comme point de départ les nombres d'autorisations communiqués par les parties intéressées et ceux figurant dans différentes études. Toutefois, s'il est vraisemblable que le nombre de nouveaux entrants va augmenter et que le nombre de véhicules à autoriser sera supérieur en termes absolus, les nouveaux entrants sont plus susceptibles de s'en tenir à des technologies éprouvées et, partant, d'utiliser du matériel roulant déjà certifié. En outre, étant donné que la normalisation progresse dans le secteur, il est probable que le nombre de types de véhicules à autoriser à l'avenir va diminuer, ce qui entraînera une légère baisse du nombre d'autorisations. Dans ce cas également, le modèle a prévu une dissociation de l'évaluation entre les États membres de l'UE-15 et ceux de l'UE-12.

La DG MOVE considère que les calculs sont fiables et correctement fondés sur des données existantes et vérifiables obtenues auprès de parties intéressées et de l'Agence ferroviaire européenne. Le rapport d'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition, et notamment son annexe VII, contient davantage d'informations sur la méthodologie.