



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 13.12.2006  
COM(2006) 785 final

2006/0274 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant le règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne**

(présentée par la Commission)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivations et objectifs de la proposition**

Les procédures nationales d'homologation des locomotives sont considérées, à l'heure actuelle, comme une des barrières les plus importantes pour la création de nouvelles entreprises ferroviaires dans le domaine du fret, ainsi qu'un frein majeur à l'interopérabilité du système ferroviaire européen. Comme aucun Etat membre ne peut décider, seul, que l'autorisation de mise en service qu'il délivre aura une validité sur le territoire d'autres Etats membres, une initiative communautaire est nécessaire afin d'harmoniser les procédures nationales, de les simplifier et de recourir plus systématiquement au principe de reconnaissance mutuelle.

Cette extension implique la modification du règlement (CE) n°881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée "l'Agence"), ainsi que des directives interopérabilité (96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/50/CE) et sécurité (2004/49/CE).

- **Contexte général**

La présente proposition s'inscrit dans une initiative plus large visant à apporter des améliorations à la partie technique du cadre réglementaire ferroviaire, à savoir les directives sur l'interopérabilité ferroviaire, la directive sur la sécurité ferroviaire et le règlement instituant l'Agence.

Premièrement, un des aspects cruciaux qui reste à améliorer afin de faciliter la libre circulation des trains concerne la procédure d'homologation des locomotives. D'après les fabricants et les entreprises ferroviaires, ces procédures restent souvent très longues et fort coûteuses; selon eux, certaines demandes de la part des autorités compétentes seraient même peu justifiées sur le plan purement technique.

Deuxièmement, dans le cadre du programme de simplification de la législation, la Commission se propose de consolider et fusionner les directives sur l'interopérabilité ferroviaire.

Troisièmement, forte d'une expérience de dix ans dans la mise en œuvre des directives interopérabilité, la Commission se doit de proposer plusieurs améliorations à la partie technique du cadre réglementaire.

La présente proposition doit se lire avec les propositions conjointes sur la fusion/refonte des directives sur l'interopérabilité ferroviaire, ainsi que sur la modification de la directive sur la sécurité ferroviaire. Elle vise la modification du règlement (CE) n°881/2004 instituant l'Agence.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

La procédure de mise en service du matériel roulant ferroviaire fait l'objet de l'article 14 des directives sur l'interopérabilité ferroviaire et de l'article 14 des directives sur la sécurité ferroviaire. La notification de règles nationales fait l'objet de l'article 16

des directives sur l'interopérabilité ferroviaire et de l'article 8 de la directive sur la sécurité ferroviaire. L'Agence est soumise aux dispositions du Règlement qui l'a instituée, et qu'il est proposé de modifier.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

Cette initiative permet de rendre le transport ferroviaire plus compétitif. En diminuant les coûts de la chaîne de transport, elle contribue à la compétitivité de l'ensemble de l'industrie de l'Union européenne. Un secteur ferroviaire dynamique conforte également la place de leader mondial de l'industrie ferroviaire européenne et sauvegarde les emplois du secteur. Un transport ferroviaire plus compétitif contribue aussi aux engagements fondamentaux de l'Union européenne en matière de développement durable et de lutte contre le changement climatique.

Par conséquent, cette initiative s'inscrit dans la stratégie révisée pour la croissance et l'emploi.

## 2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

*Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants*

Cette initiative est née faisant suite à une demande forte des parties intéressées elles-mêmes. Les premiers signes des difficultés concernées sont apparus dans le cadre d'une étude sur la certification de sécurité effectuée en 2004. A la suite de cette étude la Commission a mis en place un Groupe de travail qui a délivré ses recommandations fin 2005. La Commission a élaboré un document de consultation identifiant plusieurs options en avril 2006 et l'a présenté à toutes les parties concernées (autorités nationales compétentes pour la sécurité ferroviaire, industrie, exploitants, gestionnaires des infrastructures, organismes européens de normalisation, etc.) lors d'un atelier. Les positions écrites de toutes ces parties ont été recueillies et examinées dans le cadre d'une étude d'impact élaborée conformément aux standards en vigueur.

*Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte*

S'agissant d'une initiative demandée par les acteurs du secteur, les réponses étaient toutes favorables à une initiative de la Commission. Elles se différenciaient les unes des autres par leur position par rapport aux différentes options. L'analyse d'impact précise les différentes options et les positions des différents acteurs par rapports à ces options. La Commission a tenu compte des différents avis afin d'élaborer sa proposition qui comportent deux volets: d'une part lancer des travaux qui peuvent être entrepris immédiatement, sans attendre la modification législative, d'autre part modifier la législation afin de sécuriser le cadre juridique qui attribue des droits et des responsabilités aux deux parties durant la procédure d'autorisation de mise en service relative au matériel roulant ferroviaire.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Domaines scientifiques / d'expertise concernés

Procédures nationales d'homologation de matériel roulant ferroviaire, règles nationales techniques et/ou de sécurité, coûts et délais associés à ces procédures, etc.

Méthodologie utilisée

Le guide de la Commission SEC(2005) 791 du 15 juin 2005 et mis à jour en 2006 a été utilisé.

Principales organisations / principaux experts consultés

L'expertise de l'Agence ferroviaire européenne a été utilisée pour évaluer les différentes positions des parties intéressées du secteur et pour analyser l'impact des différentes options.

Synthèse des avis reçus et utilisés

L'existence de risques potentiellement graves et aux conséquences irréversibles n'a pas été mentionnée.

Se référer à l'analyse d'impact.

Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

L'analyse d'impact est publiée sur Internet.

- **Analyse d'impact**

Scénario de référence: se limiter à l'application de la législation existante et à l'intervention uniquement en cas de plainte.

Options non-réglementaires: publier les recommandations du groupe de travail sur l'acceptation croisée du matériel roulant existant et demander aux Etats membres de les appliquer, demander à l'agence de classer les règles nationales et d'identifier celles qui sont équivalentes, demander à l'agence d'assumer un rôle consultatif ou d'appel dans les procédures nationales de mise en service, accélérer le développement et la révision des standards européens, vérifier la bonne application du principe de reconnaissance mutuelle et, si nécessaire, lancer les procédures d'infraction.

Options réglementaires: modification de la législation afin de: supprimer l'obligation d'obtention d'une autorisation dans chaque Etat membre, clarifier la procédure à appliquer pour le matériel roulant existant, permettre à l'Agence de délivrer des autorisations de mise en service, permettre à l'Agence de jouer un rôle de coordination, de conseil et/ou d'appel, permettre aux organismes compétents pour la vérification de conformité de délivrer des autorisations de mise en service, permettre aux gestionnaires des infrastructures de délivrer des autorisations de mise en service.

La Commission a procédé à une analyse d'impact inscrite au Programme législatif et de

travail de la Commission, dont le rapport est disponible sur [http://ec.europa.eu/transport/rail/index\\_fr.html](http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html).

### 3) ELEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

La solution proposée est d'établir une procédure au niveau communautaire qui comporte deux volets.

Tout d'abord, demander à l'Agence de recenser les différentes procédures nationales et règles techniques en vigueur, et établir et mettre à jour la liste des exigences qui ne peuvent être vérifiées qu'une seule fois. En même temps, il est demandé, en attendant la modification de la législation, que les Etats membres appliquent sur une base volontaire les recommandations du groupe de travail que la Commission a déjà publiées.

Ensuite, rendre obligatoire le recours au principe de reconnaissance mutuelle des autorisations de mise en service déjà délivrées par un Etat membre. Selon ce principe le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un Etat membre ne devra éventuellement faire l'objet d'une certification complémentaire dans un autre Etat membre que pour ce qui concerne les exigences nationales supplémentaires découlant par exemple des caractéristiques du réseau local. Il faut toutefois en même temps mettre à jour le Règlement de l'Agence afin d'y préciser les nouvelles tâches qui sont confiées à l'Agence.

- **Base juridique**

Article 71

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne touche pas à un domaine relevant de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par l'action des Etats membres pour les raisons suivantes.

La présente initiative vise à régler le problème du matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un Etat membre mais qui n'est pas automatiquement accepté dans un autre Etat membre. Ce problème comporte un aspect transnational qui ne peut être réglé par une initiative nationale puisqu'aucun Etat membre ne saurait autoriser la mise en service d'un matériel roulant sur le territoire d'un autre Etat membre.

Les objectifs de la proposition peuvent mieux être réalisés par une action de la Communauté pour les raisons suivantes.

Le principe de la territorialité des autorisations de mise en service est inscrit dans les directives sur l'interopérabilité ferroviaire et sur la sécurité ferroviaire et aucune action au seul niveau national ne saurait parvenir à l'objectif poursuivi par la présente

proposition. Les autorités nationales de sécurité ont été rassemblées autour d'un réseau animé par l'Agence; l'Agence est donc l'organe communautaire le plus approprié pour développer les mesures proposées par la présente proposition.

Le développement du tableau de référence contenant les règles nationales, son adoption par la Commission et les futures décisions de la Commission décrétant l'équivalence de certaines règles nationales constituent les indicateurs plus révélateurs de la réalisation des objectifs poursuivis par la présente proposition.

La modification de l'article 14 de la directive sur la sécurité ferroviaire permet de préciser la partie d'une autorisation qui doit être reconnue mutuellement et celle qui est liée strictement à la compatibilité du véhicule en question avec l'infrastructure visée. L'option consistant à centraliser la décision d'autoriser une mise en service, laquelle serait prise par l'Agence, n'a pas été retenue; ceci illustre que la proposition s'est limitée à ce que les Etats membres ne peuvent pas réaliser par des initiatives nationales.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes.

Cette proposition fait partie d'un paquet comprenant:

- une Communication
- une proposition relative à la modification du Règlement instituant l'Agence ferroviaire européenne (EC n° 881/2004)
- une proposition relative à la fusion/refonte des directives sur l'interopérabilité ferroviaire (96/48/CE et 2001/16/CE)
- une proposition relative à la modification de la directive sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE).

Les propositions ont été rédigées dans le but de minimiser les modifications nécessaires.

La présente proposition a un impact voisin de zéro sur le budget de fonctionnement de la Commission. Pour l'Agence, il est inférieur à 2.2 M€ pour les premiers cinq ans, et tombe ensuite à moins de 0.5 M€. Pour les autorités compétentes et pour l'industrie, seuls des bénéfices sont prévus puisque l'objectif principal est de simplifier la procédure d'autorisation de mise en service en supprimant les vérifications redondantes et en réduisant la réglementation.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: règlement.

D'autres instruments n'auraient pas été adéquats pour les raisons suivantes:

Il s'agit de modifier un Règlement.

#### 4) INCIDENCE BUDGETAIRE

Pour l'Agence, il est inférieur à 2.2 M€ pour les premiers cinq ans, et tombe ensuite à moins de 0.5 M€ (se référer à la fiche financière jointe).

#### 5) INFORMATION SUPPLEMENTAIRE

- **Simplification**

La proposition introduit une simplification des procédures administratives s'appliquant aux entités et personnes privées.

Le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un Etat membre ne devra éventuellement faire l'objet d'une certification complémentaire dans un autre Etat membre que pour ce qui concerne les exigences nationales supplémentaires découlant par exemple des caractéristiques du réseau local.

La proposition est reprise dans le Programme législatif et de travail de la Commission sous la référence 2006/TREN/005.

- **Espace Économique Européen**

Ce projet d'acte relève d'un domaine couvert par l'accord EEE et il y a donc lieu de l'étendre à l'Espace Économique Européen.

- **Explication détaillée de la proposition, par chapitre ou par article**

1. Certification du matériel roulant existant (nouvel article 8bis)

L'agence est appelée à faciliter la procédure de certification du matériel roulant existant en développant un outil de référence permettant d'établir, pour chaque paramètre vérifié, la correspondance des règles nationales applicables et en fournissant des avis techniques ponctuels dans le cadre de projets concrets.

2. Règles nationales (article 11)

Des règles nationales sont notifiées dans le cadre des directives sur l'interopérabilité ferroviaire et de la directive sur la sécurité ferroviaire. Il convient dès lors de comparer, de classer les deux ensembles de règles et de les présenter de manière cohérente sur le site Internet de l'agence.

3. Organismes notifiés (article 13)

Une étude réalisée par la Commission a montré que les critères à respecter pour la notification, par les Etats membres, des organismes chargés des procédures de vérification peuvent être interprétés de manière très large. Il est important d'évaluer l'impact de telles divergences d'interprétation et de vérifier que de telles divergences ne créent pas des difficultés sur le plan de la reconnaissance mutuelle des certificats de conformité et de déclaration « CE » de vérification.

4. Évaluation du caractère interopérable de projets faisant l'objet d'un financement communautaire (article 15)

Il est prévu que l'agence évalue, à la demande de la Commission, certaines demandes de financement communautaire dans le domaine de projets d'infrastructure, dans le but d'en vérifier le caractère «interopérable». Il convient de prévoir que l'agence puisse évaluer aussi les demandes de financement relatives au matériel roulant afin de pouvoir se prononcer sur la cohérence du système.

5. Relation entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons (nouvel article 16bis)

L'entrée en vigueur de la nouvelle convention COTIF 1999 a entraîné de nouvelles règles en matière de contrats d'utilisation des véhicules et, de ce fait, la cessation de l'ancien accord RIV entre entreprises ferroviaires. Dans le nouveau régime, il n'y a plus d'obligation pour un détenteur d'enregistrer ses wagons auprès d'une entreprise ferroviaire. La directive sur la sécurité ferroviaire doit être modifiée afin de définir la notion de détenteur et de préciser les relations entre les détenteurs et les entreprises ferroviaires, notamment dans le domaine de la maintenance. L'Agence devrait évaluer cette relation et, le cas échéant, faire des recommandations à la Commission.

6. Certification du personnel de conduite des trains et des locomotives (article 17)

Faisant suite à l'adoption du troisième paquet ferroviaire, il convient de faire référence à la directive sur la certification du personnel des trains chargé de la sécurité qui comporte plusieurs tâches à effectuer par l'agence, depuis le développement de modèles de licences et attestations complémentaires, jusqu'à l'étude concernant l'utilisation de cartes à puces.

7. Tâches de l'agence dans le domaine ERTMS (nouvel article 21bis)

Le développement et la mise en œuvre du système ERTMS se sont accompagnés, depuis l'adoption du deuxième paquet ferroviaire, de plusieurs initiatives telles que la signature d'un protocole d'accord entre la Commission et les différents acteurs du secteur ; la mise en place d'un comité directeur pour la mise en œuvre de cet accord de coopération ; l'adoption, par la Commission, d'une communication sur la mise en œuvre d'ERTMS<sup>1</sup>; la désignation d'un coordonnateur européen<sup>2</sup> pour le projet ERTMS, projet prioritaire d'intérêt communautaire; la définition du rôle d'autorité système de l'agence dans le

---

<sup>1</sup> JO .....

<sup>2</sup> JO .....

cadre des différents programmes de travail annuels; et l'adoption de la STI contrôle-commande et signalisation dans le domaine du rail conventionnel<sup>3</sup>. Vu l'importance grandissante de la contribution de l'agence dans ce domaine, il convient de préciser les tâches de celle-ci dans le présent règlement.

8. Tâches ponctuelles (nouvel article 21 ter)

L'agence dispose dès à présent d'un nombre important d'experts qualifiés dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité du système ferroviaire européen. Il convient qu'elle soit autorisée à effectuer des tâches ponctuelles à la demande de la Commission même si cette mission n'est pas explicitement prévue dans le règlement instituant l'agence ou dans son programme de travail annuel. Cette autorisation est toutefois subordonnée à la compatibilité de la tâche ponctuelle avec la mission de l'agence, à la disponibilité budgétaire et au respect des autres priorités de l'agence.

9. Date d'adoption du programme de travail (article 25, paragraphe 2)

Il convient de modifier la date de l'adoption du programme de travail annuel afin de permettre une meilleure synchronisation avec la procédure de décision du budget.

10. Information sur les résultats des travaux de l'Agence (article 25, paragraphe 3)

Dans l'élaboration du programme de travail, il est souhaitable d'identifier le résultat attendu pour chaque activité, ainsi que son destinataire. Il est également souhaitable d'informer la Commission sur les résultats techniques de chaque activité, cette information allant bien au delà du rapport général adressé à toutes les institutions.

11. Composition du conseil d'administration (article 26, paragraphe 1)

Pour des raisons pratiques il est souhaitable de nommer un suppléant aussi dans le cas des observateurs.

---

<sup>3</sup> JO .....

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant le règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne**

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission<sup>4</sup>,

vu l'avis du Parlement européen<sup>5</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>6</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>7</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup> a institué une Agence ferroviaire européenne, qui doit contribuer sur le plan technique à la réalisation d'un espace ferroviaire européen sans frontières. Suite aux développements intervenus dans la législation communautaire dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaire, à l'évolution du marché et à l'expérience du fonctionnement de l'Agence et des relations entre l'Agence et la Commission, il convient d'apporter certaines modifications au règlement (CE) n° 881/2004, et, notamment, d'ajouter certaines tâches.
- (2) L'article 14 de la directive 2004/49/EC du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires<sup>9</sup> a créé une procédure commune pour l'autorisation de mise en service du matériel roulant. Dans l'esprit du principe de reconnaissance mutuelle, il est nécessaire de faciliter l'obtention d'une autorisation de mise en service dans un Etat membre autre que celui qui a octroyé une première autorisation, en limitant les éléments que l'autorité compétente

---

<sup>4</sup> JO C du , p. .

<sup>5</sup> JO C du , p. .

<sup>6</sup> JO C du , p. .

<sup>7</sup> JO C du , p. .

<sup>8</sup> JO L 164 du 30.4.2004, p.. Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

<sup>9</sup> JO L 164 du 30.4.2004, p.. Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.

peut examiner. A cette fin, il convient de classer l'ensemble des règles techniques et de sécurité en vigueur dans chaque Etat membre en trois groupes et de présenter les résultats de cette classification dans un document de référence. L'Agence est donc appelée à faciliter cette classification en établissant, pour chaque paramètre vérifié, la correspondance des règles nationales applicables et en fournissant des avis techniques ponctuels dans le cadre de projets concrets.

- (3) Des règles nationales sont notifiées à la Commission dans le cadre de la directive .../.../CE (\*) [*la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire*] et de la directive 2004/49/CE. La frontière entre les deux ensembles de règles n'est claire dans la mesure où les règles pour la sécurité concernent en partie les sous-systèmes qui font aussi l'objet de règles dans le domaine de l'interopérabilité. Il convient dès lors de comparer et de classer les deux ensembles de règles et de les présenter de manière cohérente sur le site Internet de l'Agence.
- (4) En vertu de l'article 13 du règlement (CE) No 881/2004, l'Agence peut surveiller la qualité des travaux des organismes notifiés par les Etats membres. Une étude réalisée par la Commission a toutefois montré que les critères à respecter pour la notification de ces organismes peuvent être interprétés de manière très large. Sans préjudice de la responsabilité des Etats membres dans le choix des organismes à notifier et dans les contrôles qu'ils effectuent pour vérifier le respect de ces critères, il est important d'évaluer l'impact de telles divergences d'interprétation et de vérifier qu'elles ne créent pas des difficultés sur le plan de la reconnaissance mutuelle des certificats de conformité et de déclaration « CE » de vérification. Il convient donc de prévoir la possibilité pour l'Agence d'assumer un rôle de coordination dans ce domaine, par exemple en effectuant des missions de collecte d'informations.
- (5) L'article 15 du règlement (CE) No 881/2004 prévoit que l'Agence évalue, à la demande de la Commission, certaines demandes de financement communautaire pour des projets de réalisation d'infrastructure ferroviaire afin d'en vérifier le caractère « interopérable ». Il convient d'élargir le concept de « projets d'infrastructure » afin de pouvoir évaluer aussi la cohérence du système, comme par exemple dans le cas de projets de mise en œuvre du système ERTMS.
- (6) Suite aux développements sur le plan international, et en particulier l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention COTIF 1999, il convient de demander à l'Agence d'évaluer la relation entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs du matériel roulant, notamment dans le domaine de la maintenance, et de formuler le cas échéant des recommandations. Cette tâche doit se situer dans le prolongement de ses travaux en matière de certification des ateliers de maintenance.
- (7) Vu l'adoption du troisième paquet ferroviaire<sup>10</sup>, il convient de faire référence à la directive.../.../CE (\*) [*la directive sur la certification du personnel des trains chargé de la sécurité*] qui comporte plusieurs tâches à effectuer par l'Agence.

---

<sup>10</sup> JO .....

- (8) Le développement et la mise en œuvre du système ERTMS se sont accompagnés, depuis l'adoption du deuxième paquet ferroviaire, de plusieurs initiatives telles que la signature d'un accord de coopération entre la Commission et les différents acteurs du secteur ; la mise en place d'un comité directeur pour la mise en œuvre de cet accord de coopération ; l'adoption, par la Commission, d'une communication sur la mise en œuvre d'ERTMS<sup>11</sup>; la désignation, par la décision ...<sup>12</sup>, d'un coordinateur européen pour le projet ERTMS, projet prioritaire d'intérêt communautaire ; la définition du rôle d'autorité système de l'Agence dans le cadre des différents programmes de travail annuels ; et l'adoption de la STI contrôle-commande et signalisation dans le domaine du rail conventionnel<sup>13</sup>. Vu l'importance grandissante de la contribution de l'Agence dans ce domaine, il convient de préciser ses tâches.
- (9) L'Agence dispose dès à présent d'un nombre important d'experts qualifiés dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité du système ferroviaire européen. Il convient donc que l'Agence puisse effectuer des tâches ponctuelles à la demande de la Commission, à condition qu'elles soient compatibles avec la mission de l'Agence, à la disponibilité budgétaire et au respect des autres priorités de l'Agence.
- (10) Afin de permettre une meilleure synchronisation avec la procédure de décision du budget, il convient de modifier la date de l'adoption du programme de travail annuel de l'Agence.
- (11) Dans l'élaboration du programme de travail de l'Agence il convient d'identifier l'objectif de chaque activité, ainsi que son destinataire. Il est également souhaitable d'informer la Commission sur les résultats techniques de chaque activité, cette information allant bien au delà du rapport général adressé à toutes les institutions.
- (12) Étant donné que l'objectif principal de l'action envisagée, à savoir l'extension de la mission de l'Agence afin de prévoir sa participation dans la simplification de la procédure communautaire de certification du matériel roulant ferroviaire, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les Etats membres et peut donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisée au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du Traité. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement (CE) n° 881/2004 est modifié comme suit :

- (1) L'article 8 bis suivant est inséré:

---

<sup>11</sup> JO .....

<sup>12</sup> JO .....

<sup>13</sup> JO .....

« Article 8 bis

Classification des règles nationales

1. L'Agence facilite l'acceptation du matériel roulant mis en service dans un État membre par les autres Etats membres conformément aux procédures prévues aux paragraphes 2 à 5.
2. L'Agence développe progressivement un document de référence permettant de mettre en correspondance toutes les règles nationales appliquées par les Etats membres dans le domaine de la mise en service de matériel roulant. Ce document contient, pour chacun des paramètres indiqués à l'annexe VI de la directive 2004/49/CE, les règles nationales de chaque Etat membre, ainsi que le groupe, identifié dans l'annexe précitée, auquel ces règles appartiennent. Ces règles comportent celles notifiées dans le cadre de l'article 16, paragraphe 3, de la directive .../.../CE (\*) [la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire] , celles notifiées suite à l'adoption des STI (cas spécifiques, points ouverts, dérogations) et celles notifiées dans le cadre de l'article 8 de la directive 2004/49/CE.
3. En s'appuyant sur la coopération des autorités de sécurité nationales instaurée en vertu de l'article 6, paragraphe 5, et en vue de réduire progressivement les règles nationales relevant du groupe B, l'Agence met à jour régulièrement le document de référence et le transmet à la Commission. La première version du document est remise à la Commission au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent règlement.
4. L'Agence peut être saisie par une autorité nationale de sécurité, dans le cadre des suites d'une demande d'autorisation de mise en service du matériel roulant, ou par la Commission, afin de donner des avis techniques sur :
  - a) l'équivalence des règles techniques pour un ou plusieurs paramètres
  - b) une demande d'information complémentaire, d'analyse de risque ou d'essai et/ou tout résultat d'une telle demande
  - c) la motivation d'un refus d'autorisation.

---

JO ..... ».

- (2) À l'article 11, le paragraphe 4 suivant est ajouté:

« 4. L'Agence définit, en accord avec les Etats membres et la Commission, les modalités pratiques de la communication des documents visés au paragraphe 1. »
- (3) L'article 13 est remplacé par le texte suivant :

*« Article 13*

Organismes notifiés

Sans préjudice de la responsabilité des Etats membres à l'égard des organismes notifiés qu'ils désignent, l'Agence peut, à la demande de la Commission, vérifier si les critères pour la notification de ces organismes, qui sont énumérés à l'annexe VII des directives sur l'interopérabilité ferroviaire, sont respectés et évaluer la qualité des travaux de ces organismes. Le cas échéant, l'Agence adresse un avis à la Commission. »

- (4) L'article 15 est remplacé par le texte suivant

*« Article 15*

Interopérabilité du système ferroviaire

À la demande de la Commission, l'Agence examine, sous l'angle de l'interopérabilité, tout projet de renouvellement, de réaménagement ou de construction visant le système ferroviaire pour lequel une demande de concours financier communautaire est présentée. L'Agence rend un avis sur la conformité du projet avec les STI pertinentes dans un délai à convenir avec la Commission en fonction de l'importance du projet et des ressources disponibles. Cet avis tient pleinement compte des dérogations prévues à l'article 7 de la directive 96/48/CE et à l'article 7 de la directive 2001/16/CE. »

- (5) L'article 16 bis suivant est inséré:

*« Article 16 bis*

Relation entre détenteurs de wagons et entreprises ferroviaires

Dans un délai d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, l'Agence évalue la relation entre détenteurs de wagons et entreprises ferroviaires en matière de maintenance, en accord avec l'article 14 ter s de la directive 2004/49/CE. Dans le même délai, l'Agence remet un rapport à la Commission dans lequel elle formule, si nécessaire, des recommandations en vue de la mise en œuvre d'un système volontaire ou obligatoire de certification des détenteurs de wagons.

L'évaluation de l'Agence vise notamment les aspects suivants:

- a) la capacité du détenteur, sur le plan de l'organisation, du personnel et du matériel, à assurer la maintenance des types de wagons qu'il gère
- b) la possession des informations nécessaires aux activités de maintenance envisagées (notamment les dossiers et les plans de maintenance)
- c) la possession des outils nécessaires pour le suivi et la supervision de l'Etat des wagons. »

(6) L'article 17 est modifié comme suit :

(a) Le titre et le paragraphe 1 sont remplacés par le texte suivant :

*« Article 17*

Certification du personnel des trains et compétences professionnelles

1. L'Agence formule des recommandations concernant la définition de critères communs pour la définition des compétences professionnelles et l'évaluation du personnel participant à l'exploitation et à l'entretien du système ferroviaire. Ce faisant, elle prend en compte les critères et priorités de la directive .../.../CE [*la directive sur la certification du personnel des trains*]<sup>14</sup>. L'Agence consulte les représentants des partenaires sociaux selon les modalités prévues à l'article 4. »

(b) Le paragraphe 4 suivant est ajouté :

« 4. L'Agence contribue à la mise en œuvre de la directive .../.../CE [*la directive sur la certification du personnel des trains*] en assumant toutes les missions qui lui sont attribuées en vertu de ladite directive. »

(7) L'article 18 est remplacé par le texte suivant :

*« Article 18*

Immatriculation du matériel roulant

L'Agence élabore et recommande à la Commission un formulaire type pour la demande d'immatriculation, ainsi que les spécifications communes du registre d'immatriculation national conformément à l'article 14 de la directive .../.../CE [*la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire*] ».

(8) L'article 19 est modifié comme suit.

(a) Au paragraphe 1, le point e) suivant est ajouté :

« e) les règles techniques notifiées par les Etats membres dans le cadre des articles 16, paragraphe 3, et 17, paragraphe 2, de la directive .../.../CE [*la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire*]. »

(b) Le paragraphe suivant est ajouté :

« 5. Les bases de données développées dans le cadre du présent article et de l'article 11 sont développées en cohérence, notamment en ce qui concerne les règles nationales. »

---

<sup>14</sup> Vérifier le titre et la référence après adoption du troisième paquet ferroviaire.

- (9) Le chapitre 4 est modifié comme suit.
- (a) Le titre du chapitre 4 est remplacé par le texte suivant:

« TÂCHES PARTICULIERES »

- (10) Les articles 21 bis et 21 ter suivants sont insérés:

*« Article 21 bis*

ERTMS

1. L'Agence assume le rôle d'autorité système dans le cadre du développement et de la mise en place du système européen de gestion du trafic ferroviaire, dénommé « ERTMS ». A cette fin, elle assume les tâches décrites aux paragraphes 2 à 5.
2. L'Agence met en place une procédure de gestion des demandes de changements aux spécifications du système ERTMS.
3. L'Agence soutient les travaux de la Commission en matière de migration vers ERTMS et de coordination des travaux d'installation d'ERTMS le long de corridors transeuropéens de transport.
4. L'Agence supervise, en coopération avec les organismes notifiés et les autorités nationales de sécurité, l'application des procédures de vérification « CE » et de mise en service dans le cadre de projets spécifiques, notamment afin d'évaluer la compatibilité technique entre infrastructures et matériel roulant équipés par des constructeurs différents. Le cas échéant, l'Agence recommande à la Commission les mesures appropriées.
5. L'Agence développe une stratégie de gestion des différentes versions d'ERTMS en vue d'assurer la compatibilité technique et opérationnelle entre infrastructures et matériel roulant équipés de versions différentes.

*Article 21 ter*

Autres tâches

L'Agence effectue, en accord avec la Commission ou à la demande de celle-ci, toute mission ponctuelle qui concourt à ses objectifs décrits à l'article 1er, même si cette mission n'est pas explicitement prévue dans le présent règlement ou dans le programme de travail prévu à l'article 25, paragraphe 2, point c) ».

- (11) L'article 25 est modifié comme suit :

- (a) Au paragraphe 2, le point c) est remplacé par le texte suivant :

« c) adopte, pour le 30 novembre de chaque année, et en tenant compte de l'avis de la Commission, le programme de travail de l'Agence pour l'année à venir et le transmet aux Etats membres, au Parlement européen, au Conseil et à la Commission. Ce

programme de travail est adopté sans préjudice de la procédure budgétaire annuelle de la Communauté. Dans le cas où, 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 dans un délai de deux mois, éventuellement modifié, en deuxième lecture, soit à la majorité des deux tiers, y compris les représentants de la Commission, soit à l'unanimité des représentants des Etats membres; »

(b) Le paragraphe 3 suivant est ajouté:

« 3. Le programme de travail de l'Agence identifie, pour chaque activité, les objectifs poursuivis. D'une manière générale, chaque activité et/ou chaque résultat fait l'objet d'un rapport adressé à la Commission. »

(12) À l'article 26, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Le conseil d'administration est composé d'un représentant désigné par chaque Etat membre et de quatre représentants désignés par la Commission, ainsi que de six représentants qui ne disposent pas du droit de vote et qui représentent, au niveau européen, les catégories suivantes:

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

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.

Les membres du conseil d'administration, ainsi que leurs suppléants, sont nommés sur la base de l'expérience et des connaissances pertinentes. »

(13) A l'article 36, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. L'Agence est ouverte à la participation des pays européens et des pays concernés par la politique européenne de voisinage<sup>15</sup> qui ont conclu avec la Communauté européenne des accords prévoyant l'adoption et l'application par ces pays du droit communautaire dans le domaine couvert par le présent règlement.»

---

<sup>15</sup> Se référer à la Communication de la Commission COM(2004) 373 du 12.5.2004.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le 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 Etat membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*

## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

### **1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:**

Proposition relative à la modification du Règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne.

Cette proposition fait partie d'un paquet comprenant en outre:

- une Communication
- une proposition relative à la fusion/refonte des directives sur l'interopérabilité ferroviaire (96/48/CE et 2001/16/CE)
- une proposition relative à la modification de la directive sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE)
- un résumé du rapport de l'analyse d'impact.

### **2. CADRE GPA / EBA (GESTION PAR ACTIVITE/ETABLISSEMENT DU BUDGET PAR ACTIVITE)**

Titre 06: Energie et transport.

Chapitre budgétaire 06 02: Transports intérieurs, aériens et maritimes.

### **3. LIGNES BUDGÉTAIRES**

#### **3.1. Lignes budgétaires (lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)), y compris leurs intitulés:**

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)

#### **3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière:**

Certaines tâches étant continues, la durée est illimitée.

### 3.3. Caractéristiques budgétaires:

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
06.020801	DNO	CD <sup>16</sup>	NON	OUI	NON	N° 3 Politiques internes (2000-2006) / N° 1a Compétitivité pour la croissance et l'emploi (2007-2013)
06.020802	DNO	CD	NON	OUI	NON	N° 3 Politiques internes (2000-2006) / N° 1a Compétitivité pour la croissance et l'emploi (2007-2013)

## 4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

### 4.1. Ressources financières

#### 4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année n <sup>17</sup>	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 et ex. suiv.	Total

#### Dépenses opérationnelles<sup>18</sup>

Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	n.a.
Crédits de paiement (CP)		b	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	n.a.

<sup>16</sup> Crédits dissociés.

<sup>17</sup> L'année *n* est la première année de mise en œuvre des modifications apportées par la présente fiche financière législative, c'est-à-dire la première année après l'adoption de ces modifications par les deux branches de l'Autorité budgétaire.

<sup>18</sup> Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

### Dépenses administratives incluses dans le montant de référence<sup>19</sup>

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

### MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a + c	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	n.a.
Crédits de paiement		b + c	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	n.a.

### Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence<sup>20</sup>

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d							n.a.
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e							

### Total indicatif du coût de l'action

TOTAL CE, y compris coût des ressources humaines		a + c + d + e	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	n.a.
TOTAL CP, y compris coût des ressources humaines		b + c + d + e	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	n.a.

### Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement de la part des Etats membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées, s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

<sup>19</sup> Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

<sup>20</sup> Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

Organisme de cofinancement		Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 et suiv.	Total
.....	f							
TOTAL CE avec cofinancement	a + c + d + e + f							

4.1.2. *Compatibilité avec la programmation financière*

- Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel<sup>21</sup> (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. *Incidence financière sur les recettes*

- Proposition sans incidence financière sur les recettes
- Incidence financière-L'effet sur les recettes est le suivant:

millions d'euros (à la 1<sup>re</sup> décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant action [Année n-1]	Situation après l'action							
			[Année n]	[n + 1]	[n + 2]	[n + 3]	[n + 4]	[n + 5] <sup>22</sup>		
	a) Recettes en termes absolus									
	b) Modification des recettes	Δ								

<sup>21</sup> Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

<sup>22</sup> Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

**4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe)-voir détails au point 8.2.1.**

<b>Besoins annuels</b>	Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 et suiv.
Total des effectifs						

L'adoption de la présente proposition législative n'aura pas de répercussion sur le personnel de la DG TREN qui supervise les travaux de l'Agence.

**5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS**

**5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme**

Les nouvelles activités prévues pour l'Agence sont nécessaires à court terme, aussi bien dans le domaine de la reconnaissance mutuelle des locomotives que dans le domaine de la certification des conducteurs de train.

En ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des locomotives, l'Agence est appelée à faciliter la procédure de certification de matériel roulant existant en développant un outil de référence permettant d'établir, pour chaque paramètre vérifié, la correspondance des règles nationales applicables et en fournissant des avis techniques ponctuels dans le cadre de projets concrets.

Faisant suite à l'adoption du troisième paquet ferroviaire<sup>23</sup>, directive sur la certification du personnel des trains en charge de la sécurité<sup>24</sup> comporte plusieurs tâches à effectuer par l'Agence, depuis le développement de modèles de licences et attestations complémentaires, jusqu'à l'étude concernant l'utilisation de cartes à puces.

**5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles**

Haute valeur ajoutée grâce à l'utilisation d'une structure et d'un personnel qualifié déjà en partie disponible, de même que des méthodes ayant déjà fait leur preuve (par exemple, utilisation du réseau des autorités de sécurité nationales déjà en place et opérationnel).

**5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)**

Objectif opérationnel n°1: reconnaissance mutuelle des locomotives (objectif principal du présent paquet):

---

<sup>23</sup> JO .....

<sup>24</sup> JO ..... et vérifier le titre.

- Objectif: augmenter le nombre de règles nationales faisant l'objet de reconnaissance mutuelle
- Résultat: réduction de la longueur des procédures d'homologation des locomotives
- Indicateur: nombre de locomotives mises en service hors de l'Etat d'origine

Objectif opérationnel n°2: certification des conducteurs de trains (troisième paquet ferroviaire):

- Objectif et résultat: développer les modèles de licences et les spécifications des registres
- Indicateur: nombre de conducteurs certifiés conformément à la directive sur la certification des personnels de conduite des trains

Objectif opérationnel n°3: tâches diverses

Se référer au point 8.2.2.

#### 5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

##### **X** *Gestion centralisée*

directement par la Commission

**X** indirectement par délégation à:

des agences exécutives,

**X** des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,

des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

##### *Gestion partagée ou décentralisée*

avec des Etats membres

avec des pays tiers

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

## 6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

### 6.1. Système de contrôle

Chaque année, le travail de l'agence est suivi et évalué dans le cadre du rapport annuel général (pour l'année précédente) et du programme de travail (pour l'année suivante). Ces deux documents sont adoptés par le conseil d'administration de l'agence et envoyés au Parlement européen, au Conseil, à la Commission, à la Cour des comptes et aux Etats membres.

## **6.2. Évaluation**

### *6.2.1. Évaluation ex ante*

Lors de la consultation pré-législative plusieurs options ont été discutées et évaluées avec les représentants des Etats membres ainsi que les organisations représentatives du secteur. L'agence a également été consultée. Un rapport d'analyse d'impact très détaillé est disponible sur le site de la Commission et un résumé est joint à la présente proposition.

### *6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire/ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)*

Un audit de l'Agence a eu lieu en septembre 2006 et des mesures correctives sont élaborées au moment où la présente proposition est rédigée.

### *6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures*

En plus des vérifications et audit prévus par l'Office anti-fraude européen (OLAF) et la Cour des Comptes, l'article 43 du Règlement de l'Agence prévoit une évaluation de l'Agence (résultats, méthodes de travail) par la Commission cinq ans après sa mise en place, soit vers 2010.

## **7. MESURES ANTIFRAUDE**

Le directeur exécutif met en œuvre le budget de l'agence. Chaque année, il présente les comptes détaillés de l'année précédente, indiquant revenus et dépenses, à la Commission, la Cour des comptes et le conseil d'administration de l'agence. De plus, la Commission applique les mêmes règles vis-à-vis de l'agence qu'elle applique vis-à-vis de ses propres services; l'agence dispose également d'un système d'audit interne semblable à celui de la Commission.

Le règlement (CE) n°1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes menées par l'Office européen anti-fraude (OLAF), ainsi que l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 concernant les enquêtes internes conduites par l'OLAF s'appliquent sans restriction à l'agence.

## 8. DÉTAIL DES RESSOURCES

### 8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

(Indiquer les objectifs, actions et réalisations)	les des des des	Type de réalisation	Coût moyen en	Année n <sup>25</sup>		Année n + 1		Année n + 2		Année n + 3		Année n + 4		Année n + 5 et suiv.		TOTAL	
				Nbre réalisations	Coût total	Nbre réalisations	Coût total	Nbre réalisations	Coût total	Nbre réalisations	Coût total	Nbre réalisations	Coût total	Nbre réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL n°1 <sup>26</sup> (reconnaissance mutuelle de matériel roulant)					1.18		1.68		1.18		1.18		1.18		0.185		
TOTAL																	
<b>Titre I</b>					0.488		0.488		0.488		0.488		0.488		0.122		
<b>Titre II</b>					0.052		0.052		0.052		0.052		0.052		0.013		
<b>Titre III</b>					0.64		1.14		0.64		0.64		0.64		0.05		

<sup>25</sup> L'année *n* est la première année de mise en œuvre des modifications apportées par la présente fiche financière législative, c'est-à-dire la première année après l'adoption de ces modifications par les deux branches de l'Autorité budgétaire.

<sup>26</sup> Tel que décrit dans la partie 5.3 et 8.2.2.

OBJECTIF OPÉRATIONNEL n°2 (certification des conducteurs)																
TOTAL																
Titre I																
Titre II																
Titre III																
OBJECTIF OPÉRATIONNEL n°3 (autres tâches)																
TOTAL																
Titre I																
Titre II																
Titre III																
COÛT TOTAL				1.685		2.185		1.685		1.685		1.685		0.48		

## 8.2. Dépenses administratives

### 8.2.1.a. Effectifs et types de ressources humaines (DG TREN)

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes et/ou supplémentaires ( <b>nombre de postes/ETP</b> )					
		Année n	Année n + 1	Année n + 2	Année n + 3	Année n + 4	Année n + 5
Fonctionnaires ou agents temporaires <sup>27</sup> (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personnel financé <sup>28</sup> au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs financés <sup>29</sup> au titre de l'art. XX 01 04/05							
<b>TOTAL</b>							

L'adoption de la présente proposition législative n'aura pas de répercussion sur le personnel de la DG TREN qui supervise les travaux de l'Agence.

### 8.2.1.b. Effectifs et types de ressources humaines (ERA)

Par rapport au tableau des effectifs tel que repris dans l'avant-projet de budget 2007, il faut ajouter, pour les années de n à n+4, 7 postes AD8 supplémentaires, et pour les années n+5 et suivantes, 1 poste AD8 supplémentaire. Ces postes supplémentaires sont justifiés ci-après.

### 8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

Attention : on décrit ci-dessous les tâches de l'Agence et non les tâches de la DG TREN E2 qui effectuera le suivi des tâches de l'Agence.

#### Objectif opérationnel 1: reconnaissance mutuelle de matériel roulant

- Développement de l'outil de référence contenant toutes les règles nationales applicables au matériel roulant
- Classification et comparaison de ces règles

<sup>27</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>28</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>29</sup> Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

- Coordination des travaux du réseau des autorités nationales afin de réduire le nombre de règles nationales
- Publication du tableau de correspondance des règles nationales
- Préparation d'Avis Techniques sur demande des autorités nationales de sécurité et de la Commission
- Préparation de recommandation en vue de décisions de la Commission visant à réduire le nombre de règles nationales et à augmenter le nombre de règles faisant l'objet de reconnaissance mutuelle

Pour cet objectif opérationnel, il faut compter:

- 4 experts supplémentaires les premiers 5 ans, puis 1 par an. Un A8 coûte en moyenne 0.122 M€ au titre I et 0.013 M€ au titre II
- De plus, il faut compter pour le groupe de travail 100.000 € par an les premiers 5 ans, puis 50.000 € par an (titre III)
- Pour les traductions d'une partie des règles nationales, il faut compter 540.000 € par an pour les 5 ans à venir (titre III)
- Il faut aussi développer un matériel/logiciel spécifique de 500.000 € la deuxième année (titre III).

#### Objectif opérationnel 2: certification des conducteurs (troisième paquet ferroviaire)

- Recommandations pour les modèles de licences et attestation complémentaires harmonisées
- Recommandations pour les codes communautaires dans les catégories des licences
- Projet de spécifications relatives aux registres des conducteurs
- Coopération avec les autorités compétentes des Etats membres pour assurer l'interopérabilité des registres
- Rapport sur les autres agents qui accomplissent des tâches déterminantes pour la sécurité
- Rapport sur la mise en œuvre de la directive
- Rapport sur l'utilisation de cartes à puce

Pour cet objectif, il faut compter:

- deux experts supplémentaires les premiers 5 ans, puis 1 expert par an (titres I et II).
- De plus, il faut compter 100.000 € par an les premiers 5 ans (50.000 € pour le groupe de travail, 50.000 € pour les études), puis 25.000 € par an pour le groupe de travail (titre III).

#### Objectif opérationnel 3: autres tâches

- Tâches liées à ERTMS: autorité système, gestion des spécifications, gestion de la cohabitation de différentes versions dans le réseau, soutien à la coordination du déploiement d'ERTMS le long de corridors
- Développement des critères communautaires pour la certification des détenteurs de wagons, dans la poursuite des travaux sur la certification des ateliers de maintenance
- Elaboration de guide de mise en œuvre des registres relatifs aux infrastructures et au matériel roulant
- Etc.

Pour ces tâches il faut compter un expert par an en plus des ressources disponibles (titres I et II).

### 8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

Attention : il s'agit ici du personnel de la DG TREN E2 qui suivra les activités concernées de l'Agence X. Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger

- Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

### 8.2.4. Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)

millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n + 1	Année n + 2	Année n + 3	Année n + 4	Année n + 5 et suiv.	TOTAL
<b>1. Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents)</b>							
Agences exécutives <sup>30</sup>							

<sup>30</sup> Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

Autre assistance technique et administrative							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
<b>Total assistance technique et administrative</b>							

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence*

millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Type de ressources humaines	Année n	Année n + 1	Année n + 2	Année n + 3	Année n + 4	Année n + 5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires <sup>31</sup> (XX 01 01)						
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.)  (indiquer la ligne budgétaire)						
<b>Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>						

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Calcul-*Personnel financé au titre de l'article XX 01 02*

<sup>31</sup> Coût moyen d'un fonctionnaire A en supposant n=2008 et 2% par an.

8.2.6. *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

	Année n	Année n + 1	Année n + 2	Année n + 3	Année n+ 4	Année n + 5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences							
XX 01 02 11 03-Comités <sup>32</sup>							
XX 01 02 11 04-Études et consultations							
XX 01 02 11 05-Systèmes d'information							
<b>2. Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)</b>							
<b>3. Autres dépenses de nature administrative</b> (préciser en indiquant la ligne budgétaire)							
<b>Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>							
<i>Calcul-<b>Autres dépenses administratives <u>non</u> incluses dans le montant de référence</b></i>							

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couvertes à l'intérieur de la dotation allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle.

<sup>32</sup> Préciser le type de comité, ainsi que le groupe auquel il appartient.