

COM (2020) 179 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2019/2020

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 13 mai 2020

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 13 mai 2020

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive (UE) 2016/797 et la directive (UE) 2016/798 en ce qui concerne la prorogation de leur délai de transposition

E 14780

Bruxelles, le 29 avril 2020
(OR. en)

7645/20

**Dossier interinstitutionnel:
2020/0071(COD)**

**TRANS 176
CODEC 321**

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	29 avril 2020
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2020) 179 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive (UE) 2016/797 et la directive (UE) 2016/798 en ce qui concerne la prorogation de leur délai de transposition

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2020) 179 final.

p.j.: COM(2020) 179 final



Bruxelles, le 29.4.2020
COM(2020) 179 final

2020/0071 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive (UE) 2016/797 et la directive (UE) 2016/798 en ce qui concerne la
prorogation de leur délai de transposition**

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Justification et objectifs de la proposition**

La proposition fait partie des mesures d'urgence adoptées par la Commission en réaction à la situation extraordinaire causée par la pandémie de COVID-19.

Exceptionnellement, la directive (UE) 2016/797 et la directive (UE) 2016/798 du pilier technique du 4^e paquet ferroviaire offrent aux États membres la possibilité de choisir entre deux dates limites de transposition¹, à savoir le 16 juin 2019, ou, après notification à la Commission et à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, le 16 juin 2020. En 2019, seuls 8 États membres avaient transposé les deux directives (BG, FI, FR, GR, IT, NL, RO, SI).

Compte tenu de la flambée de COVID-19, les 17 autres États membres ont, pour la plupart, demandé un délai supplémentaire de transposition, affirmant qu'ils ne seront pas en mesure d'achever la législation nécessaire avant le 16 juin 2020.

En raison des circonstances exceptionnelles, il est parfaitement compréhensible que la transposition définitive ne soit pas possible avant le 16 juin 2020. Il est essentiel de garantir la clarté et la sécurité juridiques, en particulier pour le secteur ferroviaire et les entreprises ferroviaires qui sont les principaux bénéficiaires du quatrième paquet ferroviaire. L'épidémie de COVID-19 s'est déclarée alors que les mesures nationales de transposition étaient au stade final de l'adoption. Les États membres devraient cependant pouvoir achever le processus avec un délai supplémentaire de trois mois. Par conséquent, la Commission considère qu'un délai court de trois mois supplémentaires est suffisant.

Un certain nombre d'actes d'exécution et d'actes délégués ont été adoptés en application de la directive (UE) 2016/797 et de la directive (UE) 2016/798. Ces directives prévoient des dispositions transitoires et des dates d'entrée en vigueur tenant compte du double délai initial de transposition. La Commission proposera une série de modifications des actes d'exécution afin de les aligner sur les délais de transposition prorogés par la directive proposée. En ce qui concerne les actes délégués pertinents², la procédure existante prévue à l'article 6 de la directive (UE) 2016/798 ne permettrait pas un alignement en temps voulu sur les délais de transposition prorogés. La proposition prévoit donc une base juridique et une procédure simplifiée pour ce futur alignement. Elle garantira ainsi la cohérence du cadre juridique et de la mise en œuvre du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire.

¹ Article 57 de la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et article 33 de la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire.

² Règlement délégué (UE) 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission (JO L 129 du 25.5.2018, p. 16).

Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010 (JO L 129 du 25.5.2018, p. 26).

Il ne s'agit pas d'une initiative relevant du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT).

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Les propositions sont compatibles avec les mesures d'urgence générales prises par la Commission pour atténuer et surmonter les incidences négatives de la pandémie de COVID-19.

Il est essentiel que ces mesures soient adoptées pour garantir la continuité du transport des biens et des personnes.

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

Le bon fonctionnement du marché intérieur du transport ferroviaire et la libre circulation des biens de première nécessité, des voyageurs et des travailleurs, ainsi que des services connexes, dépendent des performances économiques des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure et du secteur ferroviaire en général, ainsi que de l'efficacité du cadre juridique et administratif. Les répercussions économiques négatives de la pandémie actuelle de COVID-19 pourraient compromettre l'équilibre financier des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure et avoir des effets négatifs graves sur le système de transport et l'économie dans son ensemble.

La Commission a créé des «voies réservées» afin de maintenir les frontières ouvertes pour le transport de marchandises et de réduire les retards. Des orientations sur les droits des passagers ont été publiées et seront actualisées afin de tenir compte d'autres changements dans la situation globale.

La modification des directives, qui vise à répondre aux principales préoccupations actuelles des États membres, des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure et du secteur ferroviaire en général, est dès lors primordiale.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La présente initiative se fonde sur l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

L'objectif de la proposition ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, étant donné qu'ils sont liés par les dispositions de transposition énoncées dans les directives et ne peuvent pas les modifier unilatéralement. Cet objectif ne peut être atteint qu'au moyen d'une modification des directives elles-mêmes par les colégislateurs.

- **Proportionnalité**

La proposition est proportionnée aux problèmes créés par la crise et ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif d'atténuation de l'impact de la pandémie actuelle de COVID-19 aux fins de la transposition des directives.

- **Choix de l'instrument**

Pour atteindre son objectif, l'instrument juridique doit avoir la même forme que celui qui doit être modifié. L'objectif principal de la proposition est de modifier le délai de transposition, comme les États membres l'ont demandé.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Il s'agit d'une mesure urgente déclenchée par la flambée et la propagation soudaines et imprévisibles du coronavirus. Pour cette raison, la mesure ne relève pas du programme de réglementation affûtée et aucune évaluation ex post n'a été réalisée.

- **Consultation des parties intéressées**

Compte tenu de l'urgence de la question, il n'a pas été possible d'organiser une consultation formelle des parties intéressées. Toutefois, tant les autorités des États membres que les parties intéressées ont invité la Commission à adopter une proposition de mesures appropriées dans le cadre des directives.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Comme expliqué, l'urgence de la situation n'a pas permis de recueillir l'expertise voulue. Les mesures d'urgence prises par la Commission sont fondées sur les données scientifiques relatives à l'évolution des circonstances épidémiologiques.

- **Analyse d'impact**

Compte tenu de l'urgence de la situation, aucune analyse d'impact n'a pu être réalisée.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Sans objet.

- **Droits fondamentaux**

Aucune incidence sur les droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Afin de garantir la bonne mise en œuvre de la mesure proposée, qui a également une incidence directe sur la clarté juridique pour le secteur ferroviaire, la Commission propose d'introduire

une clause de notification pour les États membres qui optent pour la prorogation du délai de transposition jusqu'au 16 septembre 2020.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Sans objet.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive (UE) 2016/797 et la directive (UE) 2016/798 en ce qui concerne la prorogation de leur délai de transposition

(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) Conformément à l'article 57, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil³ et à l'article 33, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil⁴, les États membres auraient dû mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux dispositions pertinentes des directives au plus tard le 16 juin 2019. Conformément à l'article 57, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797 et à l'article 33, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, les États membres avaient néanmoins la possibilité de prolonger d'un an la période de transposition.
- (2) Dix-sept États membres ont notifié à la Commission et à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après l'«Agence») leur prorogation du délai de transposition des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 jusqu'au 16 juin 2020.

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

⁴ Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

- (3) En raison de la situation extraordinaire et imprévisible due à la pandémie de COVID-19, certains de ces États membres ont des difficultés pour achever les travaux législatifs dans le délai de transposition fixé et risquent donc de ne pas respecter ce délai. Un tel manquement pourrait créer une insécurité juridique pour le secteur ferroviaire, les autorités nationales et l'Agence en ce qui concerne la législation applicable en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires. L'incapacité de certains États membres de transposer les directives en raison de la pandémie de COVID-19 a des conséquences préjudiciables pour le secteur ferroviaire.
- (4) Il est essentiel d'apporter clarté et sécurité juridiques au secteur ferroviaire en permettant, le cas échéant, aux États membres de continuer d'appliquer, à partir du 16 juin 2020 et pour une période limitée, la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil⁵ et la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil⁶.
- (5) La flambée de COVID-19 étant survenue alors que l'adoption des mesures nationales de transposition était au stade final, il convient que les États membres disposent d'une période supplémentaire de trois mois pour achever le processus de transposition.
- (6) Il convient de prolonger de trois mois, jusqu'au 16 septembre 2020, les délais de transposition des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798. Il y a lieu d'adapter en conséquence les dates d'abrogation de la directive 2004/49/CE et de la directive 2008/57/CE, telles que fixées respectivement par l'article 58 de la directive (UE) 2016/797 et par l'article 34 de la directive (UE) 2016/798.
- (7) Plusieurs actes délégués adoptés sur le fondement de la directive (UE) 2016/798 prennent en compte les délais de transposition initiaux. Ces actes doivent être mis en conformité avec les nouveaux délais de transposition correspondant à la situation actuelle. Une procédure simplifiée devrait être prévue lorsque des raisons d'urgence impérieuses requièrent une modification des actes délégués.
- (8) Il convient donc de modifier les directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 en conséquence.
- (9) Afin de permettre une application rapide des mesures prévues par la présente directive, celle-ci devrait entrer en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive (UE) 2016/797 est modifiée comme suit:

⁵ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

⁶ 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 (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

(1) À l'article 57, le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Les États membres qui ont prorogé le délai de transposition conformément au paragraphe 2 peuvent l'étendre jusqu'au [16 septembre 2020]. Leurs mesures de transposition sont applicables à partir de cette date. Ces États membres en informent l'Agence et la Commission au plus tard un jour après l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2020/....»

(2) À l'article 58, premier alinéa,

«16 juin 2020» est remplacé par «16 septembre 2020».

Article 2

La directive (UE) 2016/798 est modifiée comme suit:

(1) l'article 6 bis suivant est inséré:

«Article 6 bis

Alignement des MSC avec les délais révisés

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27, paragraphe 7, afin d'aligner les dates d'application des actes délégués adoptés en vertu de l'article 6, paragraphe 6, sur le délai de transposition fixé à l'article 33, paragraphe 2 bis.»

(2) À l'article 27, le paragraphe 7 suivant est ajouté:

«7. Par dérogation aux paragraphes 1 à 6, le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 6 bis est conféré à la Commission du [OP: Veuillez insérer la date d'entrée en vigueur de la directive (UE) 2020/...] au [16 septembre 2020]. La procédure prévue à l'article 27 bis s'applique. »

(3) À l'article 27, le paragraphe 8 suivant est ajouté:

«8. Par dérogation aux paragraphes 2 à 6, et sans préjudice du paragraphe 7, lorsque des raisons d'urgence impérieuses l'exigent, la procédure prévue à l'article 27 bis s'applique aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.»

(4) L'article 27 bis suivant est inséré:

«Article 27 bis

Procédure d'urgence

1. Les actes délégués adoptés en vertu du présent article entrent en vigueur immédiatement et s'appliquent tant qu'aucune objection n'est exprimée conformément au paragraphe 3.

2. Dès que la Commission adopte un acte délégué en vertu du présent article, elle le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil et expose les raisons du recours à la procédure d'urgence.
3. Le Parlement européen ou le Conseil peut exprimer des objections à l'égard d'un acte délégué, conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 6. En pareil cas, la Commission abroge l'acte concerné immédiatement après que le Parlement européen ou le Conseil lui a notifié sa décision d'exprimer des objections.»

(5) À l'article 33, le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

«2 *bis* Les États membres qui ont prorogé le délai de transposition conformément au paragraphe 2 peuvent l'étendre jusqu'au [16 septembre 2020]. Leurs mesures de transposition sont applicables à partir de cette date. Ces États membres en informent l'Agence et la Commission au plus tard un jour après l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2020/.... »

(6) À l'article 34, premier alinéa,

«16 juin 2020» est remplacé par «16 septembre 2020».

Article 3

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président