


Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2006/0272(COD) Procédure terminée
Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)	
Modification Directive 2004/49/EC Abrogation	2002/0022(COD) 2013/0016(COD)
Sujet	
3.20.02.01 Sécurité ferroviaire	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		10/03/2008
		ALDE COSTA Paolo	
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme		23/01/2007
		ALDE COSTA Paolo	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et2910 espace)		01/12/2008
	Environnement	2856	03/03/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2835	29/11/2007
	Transports, télécommunications et énergie	2821	01/10/2007
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
17/01/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/09/2007	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
26/09/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0346/2007	
01/10/2007	Débat au Conseil	2821	Résumé
28/11/2007	Débat en plénière		
29/11/2007	Résultat du vote au parlement		
29/11/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0557/2007	Résumé
13/03/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		

29/05/2008	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
08/07/2008	Débat en plénière		
09/07/2008	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0340/2008	Résumé
01/12/2008	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
16/12/2008	Signature de l'acte final		
16/12/2008	Fin de la procédure au Parlement		
23/12/2008	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2006/0272(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2004/49/EC 2002/0022(COD) Abrogation 2013/0016(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/60435

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2006)0784	13/12/2006	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1641	13/12/2006	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1642	13/12/2006	EC	
Projet de rapport de la commission	PE388.560	24/05/2007	EP	
Amendements déposés en commission	PE390.643	24/07/2007	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0346/2007	26/09/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T6-0557/2007	29/11/2007	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2007)6527	18/12/2007	EC	
Position du Conseil	16133/3/2007	03/03/2008	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2008)0137	07/03/2008	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE404.399	02/04/2008	EP	
Amendements déposés en commission	PE404.805	24/04/2008	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A6-0223/2008	04/06/2008	EP	

Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T6-0340/2008	09/07/2008	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2008)0681	30/10/2008	EC	Résumé
Projet d'acte final	03668/2008/LEX	16/12/2008	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Directive 2008/110](#)
[JO L 345 23.12.2008, p. 0062](#) Résumé

Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)

OBJECTIF : faciliter l'acceptation croisée du matériel roulant et accélérer ainsi le passage aux nouvelles normes ainsi que l'introduction des mesures visant à faciliter les opérations transfrontalières sur le réseau ferroviaire existant.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : 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 et comme un frein majeur à l'interopérabilité du système ferroviaire européen. Comme aucun État membre ne peut décider, seul, que l'autorisation de mise en service qu'il délivre aura une validité sur le territoire d'autres États 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 des directives sur l'interopérabilité ferroviaire (96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/50/CE), du règlement 881/2004/CE sur l'Agence ferroviaire européenne, ainsi que de la directive sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE). Cette dernière modification fait l'objet de la présente proposition.

CONTENU : la présente initiative vise à régler le problème du matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un État membre mais qui n'est pas automatiquement accepté dans un autre État membre. La solution proposée est d'établir une procédure au niveau communautaire portant sur 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 États 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 État membre. Selon ce principe le matériel roulant ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un État membre ne devra éventuellement faire l'objet d'une certification complémentaire dans un autre État membre que pour ce qui concerne les exigences nationales supplémentaires découlant par exemple des caractéristiques du réseau local.

Les principales modifications proposées sont les suivantes :

1) Certification du matériel roulant existant (article 14 et nouvelle annexe VI) :

- le dossier à fournir est divisé en quatre parties: les deux premières sont liées à des informations qui ont déjà été contrôlées au moment de la première mise en service; la troisième est liée à la vie du véhicule après sa première mise en service (et peut donc faire l'objet de vérifications); la quatrième partie est liée à la compatibilité technique entre véhicule et infrastructure (et doit donc faire l'objet de vérifications).
- si une autorité d'un autre État a déjà délivré une autorisation de mise en service, le principe de la reconnaissance mutuelle est applicable. Par conséquent, l'autorité ne pourra pas, en principe, demander des devoirs supplémentaires par rapport au dossier déjà délivré;
- afin de diminuer la possibilité pour une autorité de réclamer des devoirs supplémentaires, il est demandé à l'agence de développer un outil de référence, de le peupler à partir des règles nationales en vigueur, et de comparer ces règles pour chaque paramètre en vue de déterminer celles pouvant faire l'objet d'une reconnaissance mutuelle. La liste des paramètres et la manière de peupler l'outil de référence font l'objet d'une nouvelle annexe VI. L'Agence produira des recommandations, que la Commission transformera en décisions après avis du comité.

2) Relation entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons (nouvel article 14 bis) :

- chaque fois qu'un véhicule est mis en service, un « responsable » de la maintenance doit être clairement identifié: c'est ce qui a été prévu dans la STI « wagons » adoptée par la Commission le 28 juillet 2006;
- le responsable peut être le détenteur de véhicules. Le terme « détenteur » n'a pas été défini dans la législation communautaire, et, afin d'éviter de nouvelles incompatibilités par rapport au droit de la COTIF 1999, il est proposé de reprendre la définition de celle-ci;
- lorsqu'une entreprise ferroviaire demande un certificat de sécurité, elle devra faire la preuve que les wagons qu'elle utilise sont exploités et entretenus conformément aux règles en vigueur, qu'elles soient communautaires (principalement, la STI wagons), ou

nationales;

- à cette fin, il est demandé aux entreprises ferroviaires de clarifier, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, le système et les procédures qu'elles mettent en place pour s'assurer que l'utilisation mixte de wagons en provenance de différents détenteurs ne précarise pas la sécurité ferroviaire;
- il est prévu que l'Agence évalue les procédures mises en place par les entreprises ferroviaires pour gérer leurs relations avec les détenteurs et qu'elle puisse faire une recommandation, si nécessaire, sur la mise en place d'un système de certification des détenteurs.

Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)

En adoptant le rapport de M. Paolo COSTA (ADLE, IT), la commission des transports et du tourisme a approuvé, sous réserve d'amendements, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition visant à modifier la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

Les principaux amendements adoptés en commission sont les suivants :

Objectifs : les députés ont précisé que la directive doit également contribuer à la réalisation des objectifs de la directive 89/391/CEE concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail et l'établissement de dispositions spécifiques visant à minimiser les risques du transport ferroviaire pour les employés.

Définitions : les députés considèrent que les impératifs de sécurité ne devraient pas être utilisés pour entraver l'acceptation du matériel roulant et la création de nouvelles entreprises ferroviaires. À cette fin, ils proposent de compléter la définition des « règles de sécurité nationales » fournie par la directive 2004/49/CE en déterminant les divers éléments qui devraient être couverts lors de l'adoption de règles nationales de sécurité. Ils ont également introduit une définition des « exigences essentielles » pour compléter celle des règles nationales de sécurité. Le libellé est aligné sur la définition proposée dans la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire (voir [COD/2006/0273](#)).

Indicateurs de sécurité communs : selon les députés, tout projet de création d'un objectif de sécurité commun (OSC) ou de révision d'un OSC existant devrait faire l'objet d'une analyse des coûts et des avantages démontrant que sa mise en place améliorera le niveau de sécurité des transports et favorisera l'utilisation optimale du système ferroviaire.

Certificats de sécurité : le rapport propose d'introduire une nouvelle formulation qui garantit une prestation de services ferroviaires en assurant un « niveau de sécurité élevé », plutôt qu'« en toute sécurité ». La sécurité absolue n'existe pas et toute demande dans ce sens pourrait constituer une entrave, estiment les députés.

Transfert de l'article 14 et de ses dispositions à la directive relative à l'interopérabilité : les dispositions figurant dans le nouvel article 14 « Mise en service de matériel existant », ainsi que dans l'article 14 bis « Classification des règles nationales » et à l'annexe « Document de référence », ont été transférées à la directive relative à l'interopérabilité pour assurer la clarté et la cohérence du texte, ce qui permet de simplifier l'environnement réglementaire et d'éviter la dispersion des règles communautaires.

Maintenance du matériel roulant : les députés ont introduit un amendement visant à clarifier que lors de toute mise en service d'un véhicule, un détenteur doit être désigné pour chaque véhicule. Le détenteur est responsable de la maintenance du véhicule et peut être une entreprise ferroviaire. L'amendement précise aussi que la responsabilité en matière de sécurité doit, dans tous les cas, reposer sur l'opérateur ferroviaire, de façon à pouvoir éviter toute confusion au niveau des obligations légales. En outre, lorsqu'un détenteur inscrit au registre d'immatriculation national est remplacé par un autre détenteur, le premier devra transférer au second, avant que ce dernier ne soit inscrit au registre, tous les dossiers qu'il a gérés dans le cadre de la maintenance. La Commission européenne est invitée à arrêter, pour le 1er janvier 2010, un système obligatoire de certification des détenteurs de wagons et d'autres véhicules en matière de maintenance, sur la base d'une recommandation de l'Agence ferroviaire européenne.

Autorité de sécurité nationale (critères de décision) : toute décision négative prise par l'autorité de sécurité d'un État membre concernant la délivrance des certificats ou des autorisations de sécurité devrait pouvoir faire l'objet d'une demande d'avis technique auprès de l'Agence de la part du demandeur.

Comitologie : les députés ont introduit une référence à la nouvelle procédure de réglementation avec contrôle. Ces amendements visent à permettre de procéder aux ajustements nécessaires, conformément à la nouvelle procédure de comitologie et à accroître la transparence liée à l'adoption ou à la révision des mesures correspondantes de cette proposition.

Annexes : la partie pertinente de l'annexe qui énonce les paramètres à vérifier dans le cadre de la mise en service de matériel existant et qui établit la classification des règles nationales est transférée à la nouvelle directive relative à l'interopérabilité.

Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)

Le Conseil est parvenu à une orientation générale sur un projet de directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. Cette directive fait partie d'un ensemble de propositions adoptées par la Commission en décembre 2006 en vue d'améliorer l'acceptation croisée des véhicules ferroviaires dans la Communauté.

Appuyant le principe de l'acceptation croisée, le Conseil s'est mis d'accord sur trois changements principaux à apporter à la proposition de la Commission:

- 1) le Conseil transfère toutes les dispositions relatives à l'autorisation des véhicules ferroviaires de la directive sur la sécurité à la directive sur l'interopérabilité. La première porte sur les éléments neufs ou modernisés du système ferroviaire communautaire, tandis que la seconde a trait aux véhicules déjà en service. Dès lors, toutes les dispositions relatives à l'autorisation sont incorporées dans un seul acte législatif ;
- 2) le texte sur lequel le Conseil a marqué son accord précise le rôle et les responsabilités des acteurs concernés par l'exploitation

ferroviaire. Afin de permettre à une entreprise ferroviaire de déterminer qui est responsable des wagons connectés à ses trains, le Conseil instaure l'obligation de désigner un "détenteur" pour chaque wagon. En outre, ce détenteur devra être enregistré comme tel dans un registre national des véhicules ;

- 3) le Conseil propose de mettre en place un système de certification en matière de maintenance. Le certificat délivré sera valable dans toute la Communauté et garantira que l'entité certifiée répond aux exigences de maintenance de cette directive pour tout véhicule dont elle est responsable.

Il est prévu que le Parlement européen rende un avis en première lecture en novembre 2007.

Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)

En adoptant le rapport de M. Paolo COSTA (ADLE, IT), le Parlement européen a modifié, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition visant à modifier la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

Le Parlement s'est rallié totalement à la position de la commission des transports et du tourisme et a adopté les amendements suivants:

Objectifs : les députés ont précisé que la directive doit également contribuer à la réalisation des objectifs de la directive 89/391/CEE concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail et l'établissement de dispositions spécifiques visant à minimiser les risques du transport ferroviaire pour les employés.

Définitions : les députés considèrent que les impératifs de sécurité ne devraient pas être utilisés pour entraver l'acceptation du matériel roulant et la création de nouvelles entreprises ferroviaires. À cette fin, ils proposent de compléter la définition des « règles de sécurité nationales » fournie par la directive 2004/49/CE en déterminant les divers éléments qui devraient être couverts lors de l'adoption de règles nationales de sécurité. Ils ont également introduit une définition des « exigences essentielles » pour compléter celle des règles nationales de sécurité. Le libellé est aligné sur la définition proposée dans la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire (voir [COD/2006/0273](#)).

Indicateurs de sécurité communs : selon les députés, tout projet de création d'un objectif de sécurité commun (OSC) ou de révision d'un OSC existant devrait faire l'objet d'une analyse des coûts et des avantages démontrant que sa mise en place améliorera le niveau de sécurité des transports et favorisera l'utilisation optimale du système ferroviaire.

Certificats de sécurité : le Parlement propose d'introduire une nouvelle formulation qui garantit une prestation de services ferroviaires en assurant un « niveau de sécurité élevé », plutôt qu'« en toute sécurité » selon la formulation proposée par la Commission européenne.

Transfert de l'article 14 et de ses dispositions à la directive relative à l'interopérabilité : les dispositions figurant dans le nouvel article 14 « Mise en service de matériel existant », ainsi que dans l'article 14 bis « Classification des règles nationales » et à l'annexe « Document de référence », ont été transférées à la directive relative à l'interopérabilité pour assurer la clarté et la cohérence du texte, ce qui permet de simplifier l'environnement réglementaire et d'éviter la dispersion des règles communautaires.

Maintenance des véhicules : les députés ont introduit un amendement visant à clarifier que lors de toute mise en service d'un véhicule, un détenteur doit être désigné pour chaque véhicule. Le détenteur est responsable de la maintenance du véhicule et peut être une entreprise ferroviaire. L'amendement précise aussi que l'entreprise ferroviaire est responsable de la sécurité d'exploitation des véhicules mis en service dans le réseau. En outre, lorsqu'un détenteur inscrit au registre d'immatriculation national est remplacé par un autre détenteur, le premier devra transférer au second, avant que ce dernier ne soit inscrit au registre, tous les dossiers qu'il a gérés dans le cadre de la maintenance. La Commission européenne est invitée à arrêter, pour le 1^{er} janvier 2010, un système obligatoire de certification des détenteurs de wagons et d'autres véhicules en matière de maintenance, sur la base d'une recommandation de l'Agence ferroviaire européenne.

Autorité de sécurité nationale (critères de décision) : l'Agence peut être invitée par un demandeur à fournir un avis technique sur une décision négative prise par l'autorité de sécurité quant à la délivrance des certificats de sécurité ou des agréments de sécurité.

Comitologie : les députés ont introduit une référence à la nouvelle procédure de réglementation avec contrôle. Ces amendements visent à permettre de procéder aux ajustements nécessaires, conformément à la nouvelle procédure de comitologie et à accroître la transparence liée à l'adoption ou à la révision des mesures correspondantes de cette proposition.

Annexes : la partie pertinente de l'annexe qui énonce les paramètres à vérifier dans le cadre de la mise en service de matériel existant et qui établit la classification des règles nationales est transférée à la nouvelle directive relative à l'interopérabilité.

Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)

Le Conseil et le Parlement étant parvenus à dégager un accord en première lecture sur la proposition de directive relative à l'interopérabilité ferroviaire ([COD/2006/0273](#)), le Conseil peut adopter l'acte proposé tel qu'amendé. Toutefois, le Conseil et le Parlement n'ont pas pu faire converger leurs positions en première lecture sur les propositions visant à modifier la directive relative à la sécurité ferroviaire et le règlement instituant l'Agence ferroviaire ([COD/2006/0274](#)). En conséquence, le Conseil a arrêté - à l'unanimité - des positions communes sur les deux propositions, en tenant compte des amendements adoptés par le Parlement dans ses avis en première lecture.

Les principales modifications apportées par le Conseil à la proposition de la Commission relative à la sécurité ferroviaire sont les suivantes :

- 1) Regroupement dans un seul acte de toutes les dispositions relatives aux procédures d'autorisation : conformément aux dispositions relatives à l'amélioration de la réglementation, et en vue de simplifier la législation communautaire, le Conseil regroupe dans un seul acte législatif toutes les dispositions portant sur les autorisations de mise en service des véhicules ferroviaires. En outre, l'actuel article 14, tel qu'il a été modifié, le nouvel article 14 bis et la nouvelle annexe de la proposition modifiant la directive sur la sécurité sont transférés dans la directive refondue sur l'interopérabilité. Le Parlement a accepté ce transfert dans le cadre de l'accord en première lecture sur la directive relative à l'interopérabilité ferroviaire.

- 2) Clarification des rôles et des responsabilités en ce qui concerne la maintenance : afin de tenir compte de l'entrée en vigueur de la nouvelle

Convention COTIF 1999 (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires), le 1er juillet 2006, le Conseil définit la nouvelle répartition des rôles et des responsabilités en matière de maintenance. Il propose en outre, en accord avec le Parlement, une nouvelle définition du terme « détenteurs » et introduit la notion d' « entité responsable de la maintenance ». La position commune établit un lien tangible entre le détenteur et son véhicule en obligeant le détenteur à s'inscrire en tant que tel dans un registre national des véhicules. Elle prévoit que l'entité responsable de la maintenance veille à ce que les véhicules soient dans un état de marche en toute sécurité grâce à un système de maintenance. En outre, chaque véhicule, avant qu'il soit mis en service ou utilisé sur le réseau, se voit assigner une telle entité responsable de sa maintenance. De plus, chaque entité responsable de la maintenance doit être inscrite dans un registre national des véhicules. Uniquement dans les cas exceptionnels, et dans la limite de son réseau respectif, une autorité nationale de sécurité peut décider qu'il soit dérogé à l'obligation d'assigner à un véhicule une entité responsable de sa maintenance. Ces dérogations doivent figurer dans le rapport annuel publié par l'autorité en question.

3) Certification en matière de maintenance : le Conseil renforce la disposition de la proposition de la Commission relative à la certification en matière de maintenance. Il approuve la disposition obligeant la Commission à adopter, au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la proposition modifiant la directive relative à la sécurité ferroviaire, une mesure instaurant une certification des entités responsables de la maintenance en ce qui concerne leurs systèmes de maintenance. Le certificat délivré sera valable dans toute la Communauté et garantira que l'entité certifiée répond aux exigences en matière de maintenance prévues dans la directive relative à la sécurité ferroviaire pour tout véhicule dont elle a la responsabilité. Les entités responsables de la maintenance peuvent, si elles le souhaitent, participer au système de certification.

Le Conseil ne peut donc accepter l'amendement du Parlement qui propose un système de maintenance des véhicules ferroviaires qui diffère à deux titres principaux du système établi par le Conseil. Premièrement, alors que le Conseil introduit la notion d'entité responsable de la maintenance, le Parlement attribue la responsabilité directe de la maintenance d'un véhicule à son détenteur. Deuxièmement, le Parlement souhaite un système de certification obligatoire en matière de maintenance, alors que le Conseil prévoit un système volontaire.

4) Dérogation accordée à Chypre et à Malte : étant donné que Chypre et Malte ne disposent pas d'un système ferroviaire, le Conseil prévoit, dans sa position commune, une dérogation selon laquelle ces États sont exemptés de transposer et de mettre en œuvre la directive modifiant la directive relative à la sécurité ferroviaire tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.

A noter que le Conseil n'a pas retenu les amendements du Parlement concernant :

- la contribution à la réalisation des objectifs de la directive 89/391/CEE concernant l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail ;
- la définition proposée pour les « règles de sécurité nationales » et les « exigences essentielles » ;
- le débat sur l'établissement d'objectifs de sécurité communs (OSC) ;
- la question de savoir qui devrait être autorisé à demander un avis technique à l'Agence ferroviaire européenne ;
- la comitologie, dans lesquels le Parlement introduit la procédure d'urgence pour plusieurs mesures.

Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)

La Commission rappelle que les trois institutions ont tenté de faciliter l'obtention d'un accord rapide en première lecture sur ce dossier. Néanmoins, ceci n'a pu être possible en raison des demandes du Parlement européen ayant trait principalement à la définition des relations entre entreprises ferroviaires et détenteurs de véhicules dans le domaine de la maintenance. En outre, la position commune du Conseil intègre déjà une partie des amendements adoptés par le Parlement européen et assure la cohérence nécessaire avec la refonte des directives relatives à l'interopérabilité ferroviaire, qui a fait l'objet d'un accord en première lecture. En particulier, il a été convenu de transférer le contenu de l'article 14 de la directive sécurité ferroviaire (ainsi que du nouvel article 14bis) vers la nouvelle directive interopérabilité dans le but de rassembler en un seul acte toutes les procédures relatives à la mise en service de véhicules ferroviaires.

Amendements du Parlement européen acceptés par la Commission et incorporés en totalité ou en partie dans la position commune :

- 17 amendements parlementaires ont été repris dans la position commune. A noter que l'amendement concernant la référence au registre NVR (National Vehicle Register) est en ligne avec la décision de la Commission sur le NVR du 9 novembre 2007. Toutefois, cette définition a été modifiée par le Conseil dans sa position commune afin de la rendre cohérente avec le nouvel article sur la maintenance des véhicules.

Amendements du Parlement européen rejetés par la Commission et non incorporés en totalité ou en partie dans la position commune :

- l'amendement sur le lien entre la directive interopérabilité et la directive 89/391/CEE (mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail et établissement de dispositions spécifiques visant à minimiser les risques du transport ferroviaire pour les employés) ;
- les amendements visant à modifier la définition d'origine de « règles nationales de sécurité » ;
- l'amendement sur les objectifs des OSC (Objectifs de Sécurité Communs) et la procédure pour les adopter ;
- les amendements qui font référence à un niveau de sécurité élevé et pour lesquels une formulation plus cohérente avec le reste de la directive a été élaborée dans le cadre de la position commune du Conseil ;
- l'amendement ayant trait à la possibilité de recourir à un avis technique de l'Agence ferroviaire en cas de décision négative quant à la délivrance des certificats de sécurité ou d'agrément de sécurité de la part de l'autorité de sécurité.

Le texte de la position commune se base sur le concept de « l'entité en charge de la maintenance » qui fait désormais partie du nouveau cadre réglementaire communautaire (il est défini dans la STI « wagons » et dans la décision relative au registre NVR). De plus, le caractère obligatoire ou volontaire du système de certification des détenteurs ne devrait pas être fixé dans la directive, mais bien après l'étude d'impact à réaliser par l'Agence

En conclusion, la Commission estime que la position commune adoptée à l'unanimité contribue aux objectifs essentiels et à la philosophie de sa proposition, et qu'elle peut donc la soutenir.

Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture contenue dans le rapport de M. Paolo COSTA (ALDE IT), la commission des transports et du tourisme a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (directive sur la sécurité des chemins de fer).

Les députés ont rétabli certains amendements de 1^{ère} lecture qui n'ont pas été repris dans la position commune. Les principaux amendements sont les suivants:

Chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique : par souci de cohérence avec la position du Parlement concernant la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, approuvée en première lecture, les députés ont exclu du champ d'application de la directive les chemins de fer à caractère patrimonial et muséologique, à condition qu'ils soient conformes aux règles nationales de sécurité ou qu'ils circulent sur leurs propres réseaux.

Objectifs de sécurité communs (OSC) : préalablement à l'élaboration ou à la révision d'OSC, une analyse des coûts et des avantages doit démontrer que leur mise en place améliorera le niveau de sécurité des transports et favorisera l'utilisation optimale du système ferroviaire.

Système obligatoire de certification de l'entretien : sur la base d'une recommandation de l'agence, la Commission adoptera, au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la présente directive, une mesure établissant la certification obligatoire de l'entité chargée de l'entretien pour ce qui est de son système d'entretien. L'Agence évaluera le processus de certification obligatoire en soumettant un rapport à la Commission trois ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la présente mesure.

Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)

Le Parlement européen a adopté par 622 voix pour, 15 voix contre et 10 abstentions, une résolution législative modifiant la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (directive sur la sécurité des chemins de fer).

La recommandation pour la 2^{ème} lecture avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par M. Paolo COSTA (ALDE IT), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements - adoptés en 2^{ème} lecture de la procédure de codécision - sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil :

Chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique : sont exclus du champ d'application du règlement : a) les véhicules à caractère patrimonial qui circulent sur les réseaux nationaux à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules; b) les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels ;

Entretien des véhicules : le texte précise que l'entité chargée de l'entretien peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou le détenteur. L'entité chargée de l'entretien veillera à ce que les véhicules soient entretenus conformément: a) au carnet d'entretien de chaque véhicule; b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI. L'entité effectuera l'entretien elle-même ou le sous-traitera à des ateliers d'entretien. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité devra être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément à la directive, ou par une autorité nationale de sécurité. Le processus d'accréditation se fondera sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000. Le processus de reconnaissance se fondera également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.

Système de certification de l'entretien : sur la base d'une recommandation de l'Agence, la Commission arrêtera, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, une mesure établissant un système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret. La mesure comportera notamment des exigences concernant: a) le système d'entretien établi par l'entité; b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité; c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification; d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes. La Commission réexaminera cette mesure au plus tard dix ans après l'entrée en vigueur de la directive, afin d'inclure tous les véhicules et de mettre à jour, si nécessaire, le système de certification applicable aux wagons de fret. L'Agence évaluera le processus de certification obligatoire en soumettant un rapport à la Commission trois ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la présente mesure.

Dérogations : les États membres pourront décider de remplir les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien par d'autres mesures, dans des cas tels que : a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays; b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans la Communauté ; c) transports spéciaux et de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Ces autres mesures seront mises en oeuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité nationale de sécurité compétente. Ces dérogations devront être identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à la directive. Lorsqu'il s'avère que des risques indus en matière de sécurité sont pris sur le système ferroviaire communautaire, l'Agence en informera immédiatement la Commission. La Commission prendra contact avec les parties concernées et, s'il y a lieu, demandera à l'État membre de retirer sa décision de dérogation.

Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)

Faisant suite à l'accord du Parlement européen et du Conseil, en première lecture, de transférer les dispositions de l'article 14 de cette proposition de directive relatives à la mise en service et l'acceptation croisée du matériel roulant vers la proposition de refonte de la directive interopérabilité, cette proposition ne comporte, essentiellement, plus que l'introduction de la procédure de réglementation avec contrôle (PRAC) et un article sur la maintenance des véhicules.

Après plusieurs mois de négociations sous présidence slovène, une solution pour parvenir à un accord a vu le jour lors du trilogue informel du 24 juin 2008. Cet accord porte essentiellement sur la certification des entités en charge de maintenance des véhicules.

Sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer)

OBJECTIF : revitaliser le secteur des chemins de fer en éliminant les obstacles à la circulation des trains sur le réseau ferroviaire européen et améliorer la sécurité des chemins de fer communautaires.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer).

CONTENU : le Conseil a adopté une directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires en approuvant les amendements du Parlement européen en deuxième lecture.

Cette directive modifiant la directive 2004/49/CE existante fait partie d'un ensemble de dispositions législatives qui comprend une [directive sur l'interopérabilité](#) du système ferroviaire communautaire et un [règlement relatif à une Agence ferroviaire européenne](#). Ces actes législatifs visent à améliorer l'acceptation croisée des véhicules ferroviaires dans l'UE et, de ce fait, le fonctionnement du marché intérieur.

L'acceptation croisée sera améliorée grâce à une application plus systématique du principe de la reconnaissance mutuelle aux procédures nationales d'autorisation et à une harmonisation de certaines dispositions. Cela contribuera à améliorer les conditions pour la compétitivité des chemins de fer en Europe.

Les principaux éléments de la directive modificatrice sont les suivants :

Champ d'application : sont exclus du champ d'application: a) les véhicules à caractère patrimonial qui circulent sur les réseaux nationaux à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules; b) les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.

Rôle et responsabilités des acteurs : la directive précise les différents rôles et responsabilités des acteurs concernés par le transport ferroviaire (entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, détenteurs de véhicules et entités chargées de la maintenance des véhicules), notamment en ce qui concerne la maintenance des véhicules ferroviaires.

Entretien des véhicules : selon la directive, l'entité chargée de l'entretien des véhicules peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou le détenteur. Le détenteur devra être clairement identifié dans le registre national des véhicules (RNV) prévu la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire. L'entité devra veiller à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. À cette fin, les véhicules doivent être entretenus conformément: a) au carnet d'entretien de chaque véhicule; b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) du matériel roulant.

Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien devra être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément à la directive, ou par une autorité nationale de sécurité. Le processus d'accréditation devra se fonder sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000.

Certification : la directive met en place un système de certification en matière de maintenance. Les certificats délivrés seront valables dans toute la Communauté et garantiront que l'entité certifiée répond aux exigences de maintenance pour tout véhicule dont elle est responsable.

Sur la base d'une recommandation de l'Agence, la Commission arrêtera, le 24 décembre 2010, une mesure établissant un système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret. Elle réexaminera, au plus tard le 24 décembre 2018 cette mesure afin d'inclure tous les véhicules et de mettre à jour, si nécessaire, le système de certification applicable aux wagons de fret.

L'Agence évaluera le processus de certification obligatoire en soumettant un rapport à la Commission trois ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la mesure.

Dérogations : les États membres pourront décider de remplir les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien par d'autres mesures, dans des cas tels que : a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays; b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans la Communauté ; c) transports spéciaux et de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Ces autres mesures seront mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité nationale de sécurité compétente.

Comitologie : la Commission sera habilitée à réviser et à adapter les annexes de la directive 2004/49/CE, à adopter et réviser des méthodes de sécurité communes et des objectifs de sécurité communs, ainsi qu'à établir un système de certification en matière d'entretien. Ces mesures seront arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 24/12/2008.

TRANSPOSITION : 24/12/2010. Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire respectif.