

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 7.3.2008
COM(2008) 137 final

2006/0272 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du
Parlement européen et du Conseil modifiant la directive n° 2004/49/CE concernant la
sécurité des chemins de fer communautaires**

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE
concernant la**

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du
Parlement européen et du Conseil modifiant la directive n° 2004/49/CE concernant la
sécurité des chemins de fer communautaires**

1. HISTORIQUE

Date de transmission de la proposition au PE et au Conseil (document COM(2006) 784 final – 2006/0272 COD):	13.12.2006
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	11.07.2007
Date de l'avis du Parlement européen en première lecture:	29.11.2007
Date d'adoption de la position commune adoptée à l'unanimité	03.03.2008

2. OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La Commission européenne a adopté le 13 décembre 2006 une série de mesures visant à soutenir la revitalisation du secteur des chemins de fer en éliminant les obstacles à la circulation des trains sur le réseau ferroviaire européen.

La Commission a lancé cette initiative pour deux raisons principales:

- faciliter la libre circulation des trains au sein de l'UE en rendant plus transparente et efficace la procédure de mise en service des locomotives.
- simplifier l'environnement réglementaire en consolidant et fusionnant les directives sur l'interopérabilité ferroviaire.

Une de ces mesures consiste à modifier la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire. En faisant cette proposition, la Commission avait trois objectifs:

- l'introduction du principe de la 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 ;
- l'extension des compétences de l'agence afin qu'elle puisse recenser les différentes procédures nationales et règles techniques en vigueur et établir et mettre à jour (en l'étendant) la liste des exigences qui doivent être vérifiées une seule fois, soit parce qu'il

s'agit de règles internationalement reconnues, soit parce qu'elles peuvent être considérées comme équivalentes.

- la clarification des relations entre l'entreprise ferroviaire et l'entité en charge de la maintenance. En effet, l'entrée en vigueur de la nouvelle convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF 1999) a entraîné de nouvelles règles en matière de contrats d'utilisation des véhicules. De ce fait, il est proposé de définir la notion de détenteur de wagons et de préciser la relation entre l'entreprise et celui-ci, notamment dans le domaine de la maintenance.

3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION COMMUNE

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.

La position commune du Conseil, adoptée à l'unanimité, ne contrevient pas aux objectifs essentiels et à la philosophie de la proposition de la Commission.

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 (proposition COM(2006)783 final – 2006/273 (COD)), 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.

4. COMMENTAIRES DÉTAILLÉS DE LA COMMISSION

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

Les amendements 2, 9, 19, 20, 24, 25, 26 et 27 qui clarifient, précisent ou complètent la proposition de la Commission.

Les amendements 1, 10, 11, 12, 13, 15 et 23 mais il faut les adapter à la terminologie standard telle qu'elle découle de la décision du Conseil 2006/512/CE modifiant la décision 1999/468/CE fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission.

L'amendement 8: la référence au registre NVR (*National Vehicle Register*) est en ligne avec la décision de la Commission sur le NVR du 9 novembre 2007¹. 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.

¹ JOUE L305 du 23.11.2007, p.30

S'agissant de l'amendement 18, le premier paragraphe n'est plus nécessaire car il a été convenu de transférer le contenu de l'article 14 vers la nouvelle directive sur l'interopérabilité ferroviaire.

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

L'amendement 3 car 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) est déjà commenté dans le considérant 14 de la directive actuellement en vigueur

Les amendements 4-5-6 et 7 car il ne serait pas opportun de modifier la définition d'origine de "règles nationales de sécurité" telle qu'elle figure dans la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire, dont la transposition vient d'être réalisée par les Etats membres. Cette définition n'a jamais été contestée par les acteurs. Sur le fond, les règles nationales de sécurité ne concernent pas toutes les exigences essentielles des directives sur l'interopérabilité ferroviaire. A titre d'exemple, certaines portent sur l'environnement.

S'agissant de l'amendement 14, les objectifs des OSC (Objectifs de Sécurité Communs) et la procédure pour les adopter ont été convenus en 2004. Les travaux ont déjà bien progressé et il ne serait pas approprié de changer les hypothèses en cours de développement. D'autre part, une analyse des coûts et des bénéfices est déjà prévue à l'article 6(4) de la directive originale.

Les amendements 16 et 17 qui font référence à un niveau de sécurité élevés 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 22, 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, car il va au-delà des objectifs fixés dans la proposition de la Commission.

4.3. Amendements du Parlement européen pouvant être acceptés par la Commission mais non incorporés en totalité ou en partie dans la position commune

L'amendement 21 que la Commission avait accepté en principe. Néanmoins, 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"² et dans la décision relative au registre NVR citée ci-dessus). 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

5. CONCLUSION

La Commission estime que la position commune adoptée le 3 mars 2008 à l'unanimité contribue aux objectifs essentiels et à la philosophie de sa proposition, et qu'elle peut donc la soutenir.

² JOUE L 344 du 08.12.2006, p. 1