

E 3378

ASSEMBLÉE NATIONALE

DOUZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2006-2007

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 11 janvier 2007

Enregistré à la Présidence du Sénat le 11 janvier 2007

**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 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

COM(2006) 0784 final

**FICHE DE TRANSMISSION DES PROJETS D'ACTES
DES COMMUNAUTES EUROPEENNES ET DE L'UNION EUROPEENNE**

- article 88-4 de la Constitution -

INTITULE

COM (2006) 784 final

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

N A T U R E	S.O. Sans Objet	<p>Observations :</p> <p>Cette proposition de directive, qui participe comme la précédente [COM (2006) 783 final] d'une refonte plus large de la réglementation ferroviaire européenne, en tant qu'elle modifie l'article 14 de la directive 2004/49/CE relative à la procédure commune d'autorisation de mise sur le marché du matériel roulant et en raison, notamment, du fait que cette dernière avait été regardée comme de nature législative, ne peut qu'être regardée comme étant également de nature législative, au sens de l'article 88-4 de la Constitution.</p>
	L Législatif	
	N.L. Non Législatif	
<p>Date d'arrivée au Conseil d'Etat :</p> <p align="center">10/01/2007</p>		
<p>Date de départ du Conseil d'Etat :</p> <p align="center">25/01/2007</p>		



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 20 décembre 2006 (22.12)
(OR. en)**

17039/06

**Dossier interinstitutionnel:
2006/0272 (COD)**

**TRANS 349
CODEC 1599**

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	15 décembre 2006
Objet:	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de M. Jordi AYET PUIGARNAU à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j. : COM(2006) 784 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 13.12.2006
COM(2006) 784 final

2006/0272 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer
communautaires**

(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 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 (CE) n° 881/2004 sur l'Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée "l'Agence"), ainsi que de la directive sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE). Cette dernière modification fait l'objet de la présente proposition.

- **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 vise la modification de la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire. Elle doit se lire avec les propositions conjointes sur la fusion/refonte des directives 96/48/CE et 2001/16/CE sur l'interopérabilité ferroviaire, ainsi que sur la modification du règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne (dénommée ci-après " 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 de la directive 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.

- **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. De plus, elle permet la réduction des coûts administratifs liés à l'action des autorités nationales de sécurité.

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. À 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 l'entrée en vigueur de nouvelles dispositions législatives, d'autre part modifier la législation afin de sécuriser le cadre juridique qui attribue des droits et des responsabilités aux parties concernées par 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 États 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 État 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.

3) ELEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

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.

- **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 États 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 État membre mais qui n'est pas automatiquement accepté dans un autre État membre. Ce problème comporte un aspect transnational qui ne peut être réglé par une initiative nationale puisqu'aucun État membre ne saurait autoriser la mise en service d'un matériel roulant sur le territoire d'un autre État 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. La modification de la directive sur la sécurité ferroviaire est la mesure la plus appropriée pour atteindre l'objectif proposé par la présente proposition.

Le développement du tableau de référence contenant les règles nationales, son adoption par la Commission, les futures décisions de la Commission décrétant l'équivalence de certaines règles nationales, ainsi que la durée et les coûts de l'homologation de matériel roulant 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 États 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 une Agence ferroviaire européenne [(CE) 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: directive.

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

Il s'agit de modifier une directive.

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 à la proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n° 881/2004¹).

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 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.

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 (article 14² 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

¹ COM(2006) 785 du 13.12.2006.

² La numérotation des articles fait référence à la directive 2004/49/CE.

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*)

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, complété par le nouvel accord CUU auxquels peuvent souscrire aussi bien des entreprises ferroviaires que des détenteurs de wagons, ces derniers ne sont plus obligés d'enregistrer leurs 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 la relation entre les détenteurs et les entreprises ferroviaires, notamment dans le domaine de la maintenance.

Il est proposé un nouvel article 14 *bis* selon les principes suivants:

- 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.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer
communautaires**

(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 Commission³,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁴,

vu l'avis du Comité des régions⁵,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁶,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de poursuivre les efforts visant à créer un marché unique des services de transport ferroviaire, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2004/49/CE⁷, qui établit un cadre réglementaire commun pour la sécurité des chemins de fer.
- (2) L'article 14 de la directive 2004/49/CE a créé une procédure commune pour l'autorisation de mise en service du matériel roulant. Toutefois, l'expérience a démontré que la mise en œuvre de cette procédure au niveau national est souvent compliquée et soumise à des prescriptions nationales différentes et peu transparentes, ou même répétitives. Elle constitue ainsi un obstacle important à la création de nouvelles entreprises ferroviaires, notamment dans le domaine du fret. Il convient, par conséquent, d'apporter des précisions à la procédure de certification du matériel roulant existant et d'en définir les limites et les modalités d'application. En particulier, dans l'esprit du principe de reconnaissance mutuelle, il est nécessaire de faciliter, l'obtention d'une autorisation de mise en service dans un État membre autre que celui qui a octroyé une première autorisation, en limitant les éléments que l'autorité compétente peut examiner.

³ JO C du , p. .

⁴ JO C du , p. .

⁵ JO C du , p. .

⁶ JO C du , p. .

⁷ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44. Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

- (3) À cette fin,, il convient de classer l'ensemble des règles techniques et de sécurité en vigueur dans chaque État membre en trois groupes et de présenter les résultats de cette classification dans un document de référence. Le premier groupe doit comporter les règles internationales, ainsi que les règles nationales qui sont déclarées équivalentes pour lesquelles une vérification effectuée dans un seul État membre est suffisante sur le plan de la sécurité ferroviaire. Le deuxième groupe doit comprendre toute autre règle nationale, ainsi que les règles qui n'ont pas encore fait l'objet d'une classification. Le troisième groupe doit comporter les règles qui sont nécessaires pour assurer la compatibilité technique entre le matériel roulant qui fait l'objet d'une demande d'autorisation et l'infrastructure visée.
- (4) L'Agence européenne ferroviaire instituée par le règlement (CE) n° 881/2004⁸ dispose d'un mandat pour le développement des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et doit donc, en tant que première étape, examiner les règles techniques nationales existantes. De plus, elle doit publier les règles de sécurité nationales au titre de la directive 2004/49/CE. Enfin, elle doit harmoniser les critères de certification de sécurité des entreprises ferroviaires, ce qui comporte des prescriptions en matière d'acceptation du matériel roulant utilisé par ces entreprises. L'Agence est, par conséquent, l'organisme le plus approprié pour l'élaboration du document de référence susmentionné.
- (5) Suite aux développements sur le plan international, et en particulier à l'entrée en vigueur de la nouvelle convention COTIF 1999, il convient de définir la notion de détenteur de wagons au niveau communautaire et de préciser la relation entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs, notamment dans le domaine de la maintenance.
- (6) Étant donné que l'objectif principal de l'action envisagée, à savoir la simplification de la procédure communautaire de certification du matériel roulant ferroviaire, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États 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.
- (7) La directive 2004/49/CE prévoit que certaines mesures sont arrêtées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁹.
- (8) La décision 1999/468/CE a été modifiée par la décision 2006/512/CE, qui a introduit la procédure de réglementation avec contrôle pour les mesures de portée générale ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels d'un acte de base adopté selon la procédure visée à l'article 251 du traité, y compris en supprimant certains de ces éléments ou en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels.

⁸ JO L 164 du 30.4.2004, p. 1.

⁹ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

- (9) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à réviser et adapter des annexes, à adopter et réviser des mesures de sécurité communes et des objectifs de sécurité communs, ainsi qu'à arrêter un système de certification des détenteurs en matière de maintenance. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la directive 2004/49/CE ou de la compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.
- (10) La directive 2004/49/CE doit être modifiée en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 2004/49/CE est modifiée comme suit.

- 1) À l'article 3, la définition suivante est ajoutée:
- «s) "détenteur", la personne ou l'entité qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.".
- 2) À l'article 4, paragraphe 4, le terme "exploitant de wagons" est remplacé par le terme "détenteur de wagons.".
- 3) À l'article 5, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- "Avant le 30 avril 2009, l'annexe I est revue, en particulier pour y inclure des définitions communes des ISC et des méthodes communes de calcul du coût des accidents. Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, est arrêtée selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*.".
- 4) L'article 6 est modifié comme suit:
- a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- "1. Une première série de MSC, couvrant au moins les méthodes décrites au paragraphe 3, point a), est adoptée par la Commission, avant le 30 avril 2008. Elles sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- Une deuxième série de MSC, couvrant le reste des méthodes décrites au paragraphe 3, est adoptée par la Commission, avant le 30 avril 2010. Elles sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*.".

- b) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Les MSC font l'objet d'une révision à intervalles réguliers, en tenant compte des enseignements tirés de leur application, de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire, ainsi que des obligations des États membres telles que définies à l'article 4, paragraphe 1. Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*."

- 5) L'article 7 est modifié comme suit:

- a) Au paragraphe 3, le premier et le deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

"La première série de projets d'OSC est basée sur un examen des objectifs existants et des performances en matière de sécurité dans les États membres et garantit que les performances actuelles en matière de sécurité du système ferroviaire ne soient réduites dans aucun État membre. Ils sont adoptés par la Commission, avant le 30 avril 2009 et sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*."

La seconde série de projets d'OSC est basée sur les enseignements tirés de la première série d'OSC et de leur mise en œuvre. Ils reflètent tout domaine prioritaire dans lequel la sécurité doit être renforcée. Ils sont adoptés par la Commission, avant le 30 avril 2011, et sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*."

- b) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. Les OSC font l'objet d'une révision à intervalles réguliers, en tenant compte de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire. Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*."

- 6) L'article 10 est modifié comme suit:

- a) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Le certificat de sécurité a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions du droit communautaire ainsi que dans les règles de sécurité nationales, afin de

maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité."

b) Au paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) une certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau concerné en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service le matériel roulant utilisé par l'entreprise ferroviaire. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV."

(7) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

"Article 14

Mise en service de matériel existant

1. Le matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un État membre dans le cadre de l'article 10 fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un autre ou dans d'autres États membres conformément au présent article, si une telle autorisation est exigée par le ou les États membres concernés.

Toutefois, dans le cas du matériel roulant portant une déclaration de vérification «CE», l'article 14, paragraphe 8, de la directive .../.../CE (*) [la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire] s'applique.

2. Le demandeur soumet à l'autorité de sécurité compétente un dossier technique complet concernant le matériel roulant ou le type de matériel roulant en indiquant l'utilisation prévue sur le réseau. Le dossier contient les informations suivantes:

- a) la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un autre État membre et la documentation relative à la procédure suivie pour démontrer que le matériel roulant respectait les exigences en vigueur en matière de sécurité;
- b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles;
- c) les registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- d) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le matériel roulant est compatible avec les infrastructures et les installations fixes (système d'alimentation en énergie, système de signalisation et de

contrôle-commande, écartement des voies et gabarit de l'infrastructure, charge maximale à l'essieu et autres contraintes du réseau).

3. Les données visées au paragraphe 2, points a) et b), ne peuvent pas être remises en cause par l'autorité de sécurité, sauf si elle peut démontrer l'existence d'un risque sur le plan de la sécurité. Après l'adoption du document de référence visé à l'article 14 *bis*, l'autorité de sécurité ne peut pas invoquer à cet égard une règle qui appartient au groupe A figurant dans ce document.
4. L'autorité de sécurité peut demander que des informations complémentaires soient fournies, des analyses de risque effectuées ou des essais réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 2, points c) et d), par rapport aux règles nationales en vigueur qui ont été notifiées à la Commission conformément à l'article 8 de la présente directive ou à l'article 16 de la directive .../.../CE [la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire]. Toutefois, après l'adoption du document de référence visé à l'article 14 *bis* de la présente directive, cette vérification ne peut être faite que par rapport aux règles nationales appartenant aux groupes B ou C figurant dans ce document.

L'autorité de sécurité définit, en accord avec le demandeur la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque ou des essais demandés. Dans le cas des essais, l'autorité de sécurité intervient auprès du gestionnaire de l'infrastructure afin qu'ils puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de sa demande.

5. Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'autorité de sécurité, dans les meilleurs délais et au plus tard :
 - a) quatre mois après la présentation du dossier technique visé au paragraphe 2 ;
 - b) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'autorité de sécurité conformément au paragraphe 4;
 - c) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité de sécurité conformément au paragraphe 4.

En l'absence de décision dans les délais prescrits, la mise en service du matériel roulant concerné est réputée être autorisée.

L'autorisation de mise en service peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

6. Toute décision négative de la part de l'autorité de sécurité compétente doit être motivée et peut faire l'objet d'une demande de réexamen du demandeur dans un délai d'un mois à partir de sa notification. L'autorité de sécurité dispose alors d'un mois pour confirmer ou infirmer sa décision. Si sa décision reste

négative, l'organisme de contrôle peut être saisi conformément à l'article 30 de la directive 2001/14/CE.

7. Lorsqu'un matériel roulant doit être mis en service conformément à cet article, l'Agence peut être saisie afin de donner des avis techniques conformément à l'article 8 *bis* du règlement (CE) n° 881/2004.
8. Les États membres peuvent délivrer des autorisations de mise en service de matériel roulant existant portant sur une série de matériel roulant. À cette fin, les autorités de sécurité communiquent au demandeur la procédure à suivre."

(8) Les article 14 *bis* et 14 *ter* suivants sont insérés:

"Article 14 bis

Classification des règles nationales

1. Afin de faciliter la procédure d'autorisation de mise en service du matériel existant visé à l'article 14, les règles nationales sont réparties en trois groupes conformément à l'annexe VI.
2. L'Agence facilite la répartition des règles nationales nécessaire pour l'adoption d'un document de référence conformément à l'article 8 *bis* du règlement (CE) n° 881/2004. Les autorités nationales coopèrent avec l'Agence dans cette tâche.
3. La Commission adopte, sur la base des recommandations de l'Agence et suivant la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2, le document de référence, ainsi que toute décision de mise à jour.

"Article 14 ter

Maintenance du matériel roulant

1. Lors de toute mise en service de matériel roulant, une entité légale en charge de la maintenance est désignée pour chaque véhicule. Cette entité peut être l'entreprise ferroviaire, un sous-traitant de l'entreprise ferroviaire ou le détenteur du véhicule.
2. Afin de démontrer dans le cadre de la certification de sécurité prévue à l'article 10 que le matériel roulant est entretenu conformément aux exigences applicables, l'entreprise ferroviaire indique les entités légales auxquelles est confiée la responsabilité de la maintenance et fournit la documentation explicitant les procédures appliquées par ces entités pour effectuer la maintenance.
3. Lorsqu'une entreprise ferroviaire utilise des wagons de plusieurs détenteurs et que la responsabilité de la maintenance leurs est confiée, elle met en place les procédures nécessaires afin de vérifier que les exigences applicables sont respectées. Le cas échéant, la Commission arrête un système de certification des détenteurs en matière de maintenance, sur la base d'une recommandation de l'Agence. Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non-essentiels de

la présente directive en la complétant, est arrêtée conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*."

- (9) L'article 26 est remplacé par le texte suivant:

"Article 26
Adaptation des annexes

Les annexes sont adaptées au progrès scientifique et technique. Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non-essentiels de la présente directive, est arrêtée conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*."

- (10) À l'article 27, le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

"Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci."

- (11) L'annexe VI dont le texte figure à l'annexe de la présente directive est ajoutée.

Article 2
Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [24 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

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

ANNEXE

Paramètres à contrôler pour la mise en service de matériel roulant existant et classification des règles nationales

1. LISTE DES PARAMETRES

(1) Informations générales

- information relative au cadre juridique national en vigueur
- conditions nationales particulières
- livret de maintenance
- livret d'exploitation

(2) Caractéristiques relatives à l'infrastructure

- pantographes
- appareillage de bord relatif à l'alimentation et impact relatif à la compatibilité électromagnétique
- gabarit
- équipements de sécurité divers; par exemple: contrôle-commande, systèmes de communication sol-train

(3) Caractéristiques relatives au matériel roulant

- dynamique du véhicule
- superstructure du véhicule
- tampons et organes de traction
- bogies et organes de roulement
- essieux montés et leur logement
- équipements de freinage
- systèmes techniques nécessitant leur supervision; p.ex. système à air comprimé
- vitres frontales et latérales
- portes
- système de passage entre voitures
- systèmes de contrôle (logiciel)

- installations d'eau potable et d'eaux usées
- protection de l'environnement
- protection contre l'incendie
- santé et sécurité des employés
- citerne et wagons "citerne"
- conteneurs à vidange par pression
- sécurisation du chargement
- marquage
- techniques de soudure

2. CLASSIFICATION DES REGLES

Les règles nationales relatives aux paramètres identifiés ci-dessus sont affectées à l'un des trois groupes spécifiés ci-après. Les règles et les restrictions à caractère strictement local ne sont pas concernées; leur vérification fait partie des contrôles à mettre en place de commun accord par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure.

Groupe A:

Le Groupe A comprend:

- des normes internationales;
- des règles nationales qui sont réputées être équivalentes sur le plan de la sécurité ferroviaire à des règles nationales d'autres États membres.

Groupe B:

Le Groupe B comprend toute règle qui ne tombe pas dans le champ du groupe A ou C, ou qui n'a pas encore pu être classifiée dans un de ces groupes.

Groupe C:

Le Groupe C comprend des règles qui sont strictement nécessaires et liées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure en vue d'une exploitation sûre et interopérable dans le réseau concerné (par exemple, le gabarit).