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

2006/0272(COD) - 03/03/2008 - Position du Conseil

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 rel ative 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.