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

2006/0272(COD) - 09/07/2008 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

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 2ème 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 2ème 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.