



Bruxelles, le 22.2.2007  
COM(2007)80 final

2004/0048 (COD)

**AVIS DE LA COMMISSION**

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE  
sur les amendements du Parlement européen  
à la position commune du Conseil concernant la  
proposition de**

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN  
ET DU CONSEIL**

**relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de  
trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté**

**PORTANT MODIFICATION A LA PROPOSITION DE LA COMMISSION  
conformément à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE**

**AVIS DE LA COMMISSION**

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE  
sur les amendements du Parlement européen  
à la position commune du Conseil concernant la  
proposition de**

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN  
ET DU CONSEIL**

**relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de  
trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

**1. INTRODUCTION**

L'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE dispose que la Commission émet un avis sur les amendements proposés par le Parlement européen en deuxième lecture. La position de la Commission concernant les 33 amendements adoptés par le Parlement est exposée ci-après.

**2. HISTORIQUE**

Date de transmission de la proposition au Parlement européen et au Conseil (COM(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))	4 mars 2004
Date de l'avis du Comité des régions	17 novembre 2004
Date de l'avis du Comité économique et social européen	9 février 2005
Date de l'avis du Parlement européen en première lecture	28 septembre 2005
Date d'adoption de la position commune à la majorité qualifiée	24 juillet 2006
Date d'adoption de la résolution en deuxième lecture du Parlement européen comprenant 33 amendements à la position commune	18 janvier 2007

**3. OBJET DE LA PROPOSITION**

La Commission a proposé le 3 mars 2004, une série de mesures (« le troisième paquet ferroviaire »), dont l'examen au Conseil a débuté en avril 2004 et dont l'examen au Parlement a débuté en octobre 2004. Il s'agit de quatre propositions législatives dont une directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté. Elaboré en consultation avec le secteur et les partenaires sociaux, ce texte prévoit un mécanisme permettant de mieux définir les

compétences et les responsabilités en matière de formation, d'évaluation et de reconnaissance des qualifications des conducteurs de train et des personnels de bord assumant des fonctions de sécurité. Un conducteur devra disposer d'une licence, qui lui appartiendra, reconnaissant ses compétences générales, et qui sera valable sur tout le territoire de la Communauté. Cette licence devra être complétée par une attestation délivrée par l'entreprise ferroviaire, reconnaissant la formation spécifique pour la ligne parcourue, le matériel utilisé ainsi que les procédures opérationnelles et de sécurité propres à cette entreprise.

#### **4. AVIS DE LA COMMISSION SUR LES AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPEEN**

##### **4.1. Amendements acceptables par la Commission**

En résumé:

- 16 amendements sont acceptables tels quels: 2-3-5-6-7-8-9-12-20-21-22-24-25-28-29-30
- 4 amendements sont acceptables en principe : 15-17-18-19
- 5 amendements acceptables en partie : 1-16-26-27-33

###### *4.1.1 Amendements acceptés dans leur principe*

Les possibilités de recours prévues par l'amendement 15 sont en réalité déjà prévues aux articles 15 et 21 de la Position Commune.

Les amendements 17 et 18 visent à corriger une incohérence entre les paragraphes 1 et 2 de l'article 19, mais ils sont eux-mêmes imprécis dans leur formulation.

L'amendement 19 précise les possibilités de délégation de tâches de la part de l'autorité compétente. Toutefois il modifie la terminologie des articles pertinents et doit donc être reformulé.

###### *4.1.2 Amendements acceptés en partie*

L'amendement 1 se réfère à l'accord sur les temps de travail/repos. Toutefois ce dernier n'est pas pertinent en l'espèce et donc il n'est pas approprié d'y faire référence.

Le contrôle de l'employeur évoqué dans l'amendement 16 est déjà prévue à l'article 18 de la Position Commune.

L'amendement 26 porte sur la certification des personnels de bords participant directement à des tâches de sécurité du train et de ses passagers.

La Commission soutient cette demande qui permet de revenir au champ d'application de sa proposition d'origine, qui visait non seulement les conducteurs mais aussi le personnel embarqué qui participe à des tâches de sécurité. Il doit être reformulé car:

- le paragraphe 3 est incompatible avec le paragraphe 2 qui ne prévoit pas l'intervention de l'autorité compétente;

- les articles 20 et 21 cités au paragraphe 5 devraient être remplacés par l'article 22 (registres).
- afin de préciser immédiatement le champ d'application, il conviendrait d'ajouter en annexe de la directive la description des tâches de sécurité du personnel visé et de modifier le paragraphe 6 en conséquence.

La CER, association qui représente un grand nombre d'entreprises ferroviaires et de gestionnaires des infrastructures dans la Communauté, a élaboré et publié au mois d'août 2000 un rapport sur les compétences du personnel destiné à effectuer des services en interopérabilité et dont l'objectif était d'accompagner l'ouverture du marché.

Sur la base de ce rapport, la Commission propose d'identifier le personnel de bord visé par la directive en précisant ses tâches, telles que décrites ci-dessous:

- vérification de l'efficacité des dispositifs de freinage;
- ouverture et fermeture des portes;
- participation aux procédures de départ des trains;
- réponses aux signaux d'alarme;
- participation aux manœuvres;
- vérification et mesures à prendre en cas d'anomalie lorsque le train est en mouvement;
- assister le conducteur dans des cas particuliers.

L'amendement 27 prévoit que pour la modification des annexes de la directive, l'Agence et les partenaires sociaux soient systématiquement impliqués. Néanmoins, la référence au Règlement de l'Agence n'est pas pertinente. En effet, il faut faire la différence entre les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) développées par l'Agence en accord avec les directives sur l'interopérabilité ferroviaire (directives 96/48/CE et 2001/16/CE), et des annexes à une directive qui relèvent de la procédure de codécision ou, par délégation de compétence, de la comitologie, toutefois sur initiative de la Commission. Cet amendement devrait par conséquent être reformulé et prévoir que pour les prescriptions ayant un impact sur les conditions de travail, la santé et la sécurité des travailleurs, les partenaires sociaux seront consultés avant de proposer la modification au comité réglementaire.

L'amendement 33 qui se réfère aux examens médicaux est acceptable moyennant des modifications aux expressions "médecin du travail" et "médecin accrédité" qui ne sont pas conformes à l'article 11 de la Position commune.

#### **4.2. Amendements rejetés par la Commission**

Sept amendements ne sont pas acceptables: 10-11-13-14-23-31-32

L'amendement 10 prévoit une disposition qui se trouve déjà à l'article 18 relatif aux tâches de l'autorité compétente.

L'amendement 11, qui propose de recourir aux termes de "reconnaissance mutuelle", n'est pas acceptable car la licence est délivrée sur la base de critères harmonisés. Le concept de "validité sur tout le territoire UE" utilisé dans la Position Commune est plus approprié.

Les amendements 13 et 14 ne sont pas acceptables en raison du fait qu'il ne serait pas soutenable de faire intervenir l'autorité compétente pour chaque maladie d'un conducteur. De plus, c'est l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, lorsque le conducteur effectue des services pour le compte de ce dernier, qui porte la responsabilité de la sécurité ferroviaire et c'est donc elle, et non "l'employeur", qui doit prendre les mesures nécessaires en cas de risque.

L'amendement 23 propose que le départ volontaire d'un conducteur de l'entreprise ferroviaire qui l'a formé, oblige l'entreprise ferroviaire qui recrute ce conducteur à indemniser l'entreprise ferroviaire d'origine au prorata du coût de formation soutenu par cette dernière, sur la base de critères harmonisés qui devront être définis par une recommandation de l'Agence.

Même si sur le plan du principe la proposition semble protéger l'investissement consenti par un employeur pour la formation d'un conducteur, cet amendement n'est pas acceptable pour diverses raisons:

- il n'y a pas de clause équivalente dans d'autres modes de transport, en particulier dans le secteur aérien où la formation est aussi très coûteuse
- une telle clause touche au droit du travail et semble donc peu pertinente dans la présente directive
- lorsqu'un conducteur quitte un employeur les causes peuvent être très diverses. Si un conducteur quitte par la faute de l'employeur, un tel remboursement ne serait pas justifié.

En revanche la Commission pourrait accepter une disposition qui renvoie la solution de ce problème au droit national ou privé.

L'amendement 31 n'est pas acceptable car la date de transposition proposée par le PE (31 décembre 2007) n'est pas réaliste: une conciliation apparaît nécessaire et le processus législatif devrait se terminer à l'automne 2007. Cela ne laisserait pas le temps nécessaire aux Etats membres pour la transposition à la date suggérée..

L'amendement 32 demande d'ajouter la date du dernier examen médical sur l'attestation complémentaire du conducteur. Il n'est pas acceptable car cela représenterait un coût supplémentaire non négligeable pour les entreprises ferroviaires/les gestionnaires de l'infrastructure et ne donnerait aucune garantie supplémentaire en matière de sécurité ferroviaire.

## **5. CONCLUSION**

Conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE, la Commission modifie sa proposition comme indiqué ci-dessus.