

Journal officiel

de l'Union européenne

L 315

Édition
de langue française

Législation

50^e année
3 décembre 2007

Sommaire

I Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire

RÈGLEMENTS

- ★ Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil 1
- ★ Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires 14
- ★ Règlement (CE) n° 1372/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant le règlement (CE) n° 577/98 du Conseil relatif à l'organisation d'une enquête par sondage sur les forces de travail dans la Communauté ⁽¹⁾ 42

DIRECTIVES

- ★ Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire 44
- ★ Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté 51

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

Prix: 18 EUR

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 1370/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 octobre 2007

relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 71 et 89,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 16 du traité confirme la place qu'occupent les services d'intérêt économique général parmi les valeurs communes de l'Union.

(2) L'article 86, paragraphe 2, du traité dispose que les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général sont soumises aux règles du traité, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie.

(3) L'article 73 du traité constitue une *lex specialis* par rapport à l'article 86, paragraphe 2. Il établit des règles applicables aux compensations des servitudes inhérentes à la notion de service public dans le secteur des transports terrestres.

(4) Les objectifs principaux du livre blanc de la Commission du 12 septembre 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» sont de garantir des services de transport de voyageurs sûrs, efficaces et de grande qualité grâce à une concurrence régulée, garantissant, en outre, la transparence et le bon fonctionnement des services publics de transport de voyageurs, compte tenu des facteurs sociaux, environnementaux et relatifs au développement régional, ou d'offrir des conditions tarifaires spécifiques à certaines catégories de voyageurs, comme les retraités, et d'éliminer les disparités entre les entreprises de transport des différents États membres, de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence.

(5) À l'heure actuelle, de nombreux services de transports terrestres de voyageurs représentant une nécessité d'intérêt économique général n'offrent pas de possibilité d'exploitation commerciale. Les autorités compétentes des États membres doivent avoir la faculté d'intervenir pour s'assurer que ces services sont fournis. Les mécanismes qu'elles peuvent utiliser pour s'assurer que les services publics de transport de voyageurs sont fournis comprennent notamment: l'attribution de droits exclusifs aux opérateurs de services publics, l'octroi d'une compensation financière aux opérateurs de services publics et la définition de règles générales en matière d'exploitation des transports publics, applicables à tous les opérateurs. Si, conformément au présent règlement, des États membres choisissent d'exclure certaines règles générales de son champ d'application, le régime général en matière d'aides d'État devrait s'appliquer.

⁽¹⁾ JO C 195 du 18.8.2006, p. 20.

⁽²⁾ JO C 192 du 16.8.2006, p. 1.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 14 novembre 2001 (JO C 140 E du 13.6.2002, p. 262), position commune du Conseil du 11 décembre 2006 (JO C 70 E du 27.3.2007, p. 1) et position du Parlement européen du 10 mai 2007. Décision du Conseil du 18 septembre 2007.

- (6) De nombreux États membres ont établi une législation prévoyant l'octroi de droits exclusifs et la passation de contrats de service public pour au moins une partie de leur marché des transports publics, sur la base de procédures de mise en concurrence transparentes et équitables. De ce fait, les échanges entre les États membres se sont sensiblement accrus et plusieurs opérateurs de services publics fournissent aujourd'hui des services publics de transport de voyageurs dans plus d'un État membre. Toutefois, l'évolution des législations nationales a conduit à l'application de procédures disparates et créé une insécurité juridique quant aux droits des opérateurs de services publics et aux obligations des autorités compétentes. Le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾ ne traite pas de la manière dont les contrats de service public doivent être attribués dans la Communauté ni, notamment, des circonstances dans lesquelles ils devraient faire l'objet d'une mise en concurrence. Il convient donc d'actualiser le cadre juridique communautaire.
- (7) Les études réalisées et l'expérience acquise par les États membres ayant introduit depuis plusieurs années la concurrence dans le secteur des transports publics montrent que, si des clauses de sauvegarde appropriées sont en place, l'introduction d'une concurrence régulée entre les opérateurs permet de rendre les services plus attrayants, plus innovants et moins chers, sans entraver les opérateurs de services publics dans la poursuite des missions spécifiques qui leur ont été imparties. Cette approche a été soutenue par le Conseil européen dans le cadre du processus dit de Lisbonne du 28 mars 2000, qui a demandé à la Commission, au Conseil et aux États membres, eu égard à leurs compétences respectives, d'«accélérer la libéralisation dans des secteurs tels que [...] les transports».
- (8) Les marchés de transport de voyageurs déjà déréglementés et ne connaissant pas de droits exclusifs devraient pouvoir préserver leurs caractéristiques et leurs modes de fonctionnement, dans la mesure où ceux-ci sont compatibles avec les exigences du traité.
- (9) Afin d'organiser leurs services publics de transports de voyageurs de la manière la mieux adaptée aux besoins du public, toutes les autorités compétentes doivent pouvoir choisir librement leur opérateur de services publics, en tenant compte des intérêts des petites et moyennes entreprises, dans les conditions prévues par le présent règlement. Pour garantir l'application des principes de transparence, d'égalité de traitement des opérateurs concurrents et de proportionnalité, lorsque des compensations ou des droits exclusifs sont octroyés, il est indispensable de définir dans un contrat de service public passé entre l'autorité compétente et l'opérateur de service public choisi la nature des obligations de service public et les contreparties convenues. La forme ou l'appellation de ce contrat peuvent varier selon les systèmes juridiques des États membres.
- (10) Contrairement au règlement (CEE) n° 1191/69, dont le champ d'application s'étend aux services publics de transport de voyageurs par voie navigable, il n'est pas jugé opportun de régler dans le présent règlement la question de l'attribution des contrats de service public dans ce secteur spécifique. L'organisation des services publics de transport de voyageurs par voie navigable ou, dans la mesure où ils ne sont pas couverts par une législation communautaire spécifique, par voie maritime nationale est donc soumise au respect des principes généraux du traité, sauf si les États membres choisissent d'appliquer le présent règlement à ces secteurs spécifiques. Les dispositions du présent règlement ne font pas obstacle à l'intégration de services de transport par voie navigable ou par voie maritime nationale dans un réseau public de transport de voyageurs urbain, suburbain ou régional plus vaste.
- (11) Contrairement au règlement (CEE) n° 1191/69, dont le champ d'application s'étend aux services de transport de marchandises, il n'est pas jugé opportun de régler dans le présent règlement la question de l'attribution des contrats de service public dans ce secteur spécifique. Trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, l'organisation des services de transport de marchandises devrait donc être soumise au respect des principes généraux du traité.
- (12) Il est indifférent, au regard du droit communautaire, que les services publics de transport de voyageurs soient opérés par des entreprises publiques ou privées. Le présent règlement est fondé sur les principes de neutralité en ce qui concerne le régime de la propriété, visé à l'article 295 du traité, de liberté qu'ont les États membres de définir les services d'intérêt économique général, visé à l'article 16 du traité, et de subsidiarité et de proportionnalité, visés à l'article 5 du traité.
- (13) Certains services, souvent liés à des infrastructures spécifiques, sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou pour leur vocation touristique. Ces opérations servant manifestement un objectif étranger à la fourniture de transports publics de voyageurs, elles ne doivent pas être régies par les règles et procédures applicables aux exigences de service public.
- (14) Lorsque les autorités compétentes sont responsables de l'organisation du réseau de transport public, cette organisation peut comprendre, outre le fonctionnement effectif du service de transport, toute une série d'autres activités et fonctions que les autorités compétentes doivent être libres d'assurer elles-mêmes ou de confier, en tout ou partie, à un tiers.

⁽¹⁾ JO L 156 du 28.6.1969, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1893/91 (JO L 169 du 29.6.1991, p. 1).

- (15) Les contrats de longue durée peuvent mener à la fermeture du marché pendant une période inutilement longue, amoindissant ainsi les effets bénéfiques de la pression de la concurrence. Afin de fausser le moins possible le jeu de la concurrence tout en maintenant la qualité des services, les contrats de service public devraient être de durée limitée. La prorogation de ces contrats pourrait être soumise à la satisfaction des usagers. Dans ce contexte, il est nécessaire de prévoir la possibilité de proroger les contrats de service public pour une période ne dépassant pas la moitié de leur durée initiale, lorsque l'opérateur de service public doit investir dans des actifs dont la durée d'amortissement est exceptionnellement longue et, en raison de leurs caractéristiques et contraintes particulières, dans le cas des régions ultrapériphériques telles que précisées à l'article 299 du traité. Par ailleurs, lorsqu'un opérateur de service public réalise des investissements dans des infrastructures ou du matériel roulant et des véhicules qui ont un caractère exceptionnel en ce sens que ces investissements nécessitent des fonds importants, et pour autant que le contrat soit attribué à l'issue d'une procédure de mise en concurrence équitable, le contrat en question devrait pouvoir être prorogé pour une période encore plus longue.
- (16) Lorsque la conclusion d'un contrat de service public peut entraîner un changement d'opérateur de service public, les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander à l'opérateur de service public choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements⁽¹⁾. Ladite directive n'interdit pas aux États membres de maintenir les droits des travailleurs en cas de transfert autres que ceux couverts par la directive 2001/23/CE, et de tenir compte, le cas échéant, des normes sociales établies par les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales, les conventions collectives ou autres accords conclus entre partenaires sociaux.
- (17) En vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes peuvent établir des critères sociaux et qualitatifs afin de maintenir et d'élever les normes de qualité pour les obligations de service public, par exemple en ce qui concerne les conditions de travail minimales, les droits des voyageurs, les besoins des personnes à mobilité réduite ou la protection de l'environnement, la sécurité des passagers et des travailleurs ainsi que les obligations de conventions collectives et autres règles et accords concernant le lieu de travail et la protection sociale sur le lieu où le service est fourni. Afin de garantir des conditions de concurrence transparentes et comparables entre les opérateurs et de conjurer le risque de dumping social, les autorités compétentes devraient pouvoir imposer le respect de normes spécifiques sur le plan social et de la qualité du service.
- (18) Sous réserve des dispositions pertinentes du droit national, toute autorité locale ou, à défaut, toute autorité nationale peut choisir de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs sur son territoire ou de les confier sans mise en concurrence à un opérateur interne. Toutefois, afin d'assurer des conditions de concurrence équitables, cette faculté de fourniture autonome doit être strictement encadrée. Le contrôle requis devrait être exercé par l'autorité compétente ou par le groupement d'autorités compétentes fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, collectivement ou par l'intermédiaire de ses membres. Par ailleurs, une autorité compétente fournissant ses propres services de transport ou un opérateur interne ne devraient pas être autorisés à participer à une procédure de mise en concurrence ne relevant pas du territoire de l'autorité en question. L'autorité contrôlant l'opérateur interne devrait également avoir la possibilité d'interdire à celui-ci de participer à une procédure de mise en concurrence organisée sur son territoire. Les restrictions imposées aux activités d'un opérateur interne ne portent pas atteinte à la possibilité d'attribuer directement des contrats de service public lorsqu'ils concernent le transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires, tels que le métro ou le tramway. En outre, l'attribution directe de contrats concernant les services de chemin de fer lourd ne porte pas atteinte à la faculté qu'ont les autorités compétentes d'attribuer, à un opérateur interne, des contrats de service public de transport de voyageurs relatifs à d'autres modes ferroviaires, tels que le métro et le tramway.
- (19) Le recours à la sous-traitance peut contribuer à accroître l'efficacité des transports publics de voyageurs et rend possible la participation d'autres entreprises que l'opérateur de service public auquel a été attribué le contrat de service public. Toutefois, en vue d'optimiser l'utilisation des fonds publics, les autorités compétentes devraient pouvoir déterminer les modalités de sous-traitance de leurs services publics de transport de voyageurs, en particulier lorsque les services sont fournis par un opérateur interne. En outre, il ne devrait pas être interdit à un sous-traitant de participer à des mises en concurrence sur le territoire de toute autorité compétente. La sélection d'un sous-traitant par l'autorité compétente ou son opérateur interne doit être effectuée en conformité avec le droit communautaire.
- (20) Lorsqu'une autorité publique choisit de confier une mission de service d'intérêt général à un tiers, elle doit choisir l'opérateur de service public dans le respect du droit communautaire des marchés publics et des concessions, tel qu'il découle des articles 43 à 49 du traité, ainsi que des principes de transparence et d'égalité de traitement. En particulier, les dispositions du présent règlement s'entendent sans préjudice des obligations applicables aux autorités publiques, lorsque les contrats de service public relèvent de leur champ d'application.

(¹) JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

- (21) Il convient de garantir une protection juridique effective non seulement pour les marchés attribués qui relèvent du champ d'application de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ⁽¹⁾ et de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services ⁽²⁾, mais également pour les autres marchés attribués en vertu du présent règlement. Une procédure de révision effective est nécessaire et devrait être comparable aux procédures applicables aux termes de la directive 89/665/CEE du Conseil du 21 décembre 1989 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux ⁽³⁾ et de la directive 92/13/CEE du Conseil du 25 février 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des règles communautaires sur les procédures de passation des marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications ⁽⁴⁾, selon le cas.
- (22) Certaines mises en concurrence obligent les autorités compétentes à définir et à décrire des systèmes complexes. Ces autorités devraient, par conséquent, être habilitées, lorsqu'elles attribuent des contrats dans de tels cas, à en négocier les détails avec une partie ou l'ensemble des éventuels opérateurs de services publics après la soumission des offres.
- (23) Les mises en concurrence en vue d'attribuer des contrats de service public ne devraient pas être obligatoires lorsque le contrat porte sur des sommes ou des distances peu importantes. À cet égard, des sommes ou des distances plus élevées devraient permettre aux autorités compétentes de tenir compte des intérêts spécifiques des petites et moyennes entreprises. Les autorités compétentes ne devraient pas être autorisées à fractionner les contrats ou les réseaux afin d'échapper à l'obligation d'organiser une mise en concurrence.
- (24) En cas de risque d'interruption de la fourniture des services, les autorités compétentes devraient être habilitées à instaurer des mesures d'urgence à court terme en attendant l'attribution d'un nouveau contrat de service public qui soit conforme à toutes les conditions d'attribution du présent règlement.
- (25) Le transport public de voyageurs par chemin de fer pose des questions particulières liées à la lourdeur des investissements et au coût des infrastructures. En mars 2004, la Commission a présenté une proposition de modification de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁵⁾, pour assurer à toute entreprise ferroviaire communautaire un accès à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de voyageurs. Le présent règlement n'a pas pour but de poursuivre l'ouverture du marché des services ferroviaires, mais d'instaurer un cadre légal en matière d'octroi de compensation et/ou de droits exclusifs pour les contrats de service public.
- (26) S'agissant des services publics, le présent règlement permet à chaque autorité compétente, dans le cadre d'un contrat de service public, de choisir son opérateur de services publics de transport de voyageurs. Compte tenu de la diversité de l'organisation territoriale des différents États membres en la matière, il est justifié de permettre aux autorités compétentes d'attribuer directement les contrats de service public de transport par chemin de fer.
- (27) Les compensations accordées par les autorités compétentes pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public devraient être calculées de manière à éviter toute surcompensation. Lorsqu'une autorité compétente prévoit d'attribuer un contrat de service public sans mise en concurrence, elle devrait également respecter des règles détaillées assurant l'adéquation du montant des compensations et reflétant un souci d'efficacité et de qualité des services.
- (28) En tenant dûment compte, dans le système de calcul prévu à l'annexe, des effets que le respect des obligations de service public peut avoir sur la demande de services publics de transport de voyageurs, l'autorité compétente et l'opérateur de service public peuvent prouver que toute surcompensation a été évitée.
- (29) En vue de l'attribution des contrats de service public, à l'exception des mesures d'urgence et des contrats concernant de petites distances, les autorités compétentes devraient prendre les mesures de publicité nécessaires et faire savoir, au moins un an à l'avance, qu'elles ont l'intention d'attribuer de tels contrats afin de permettre aux éventuels opérateurs de services publics de réagir.
- (30) Les contrats de service public attribués directement devraient faire l'objet d'une plus grande transparence.

⁽¹⁾ JO L 134 du 30.4.2004, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 107).

⁽²⁾ JO L 134 du 30.4.2004, p. 114. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE du Conseil.

⁽³⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 33. Directive modifiée par la directive 92/50/CEE (JO L 209 du 24.7.1992, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 76 du 23.3.1992, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE.

⁽⁵⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

- (31) Étant donné que les autorités compétentes et les opérateurs de services publics auront besoin de temps pour s'adapter aux dispositions du présent règlement, il convient de prévoir des régimes transitoires. En vue de l'attribution progressive de contrats de service public conformément au présent règlement, les États membres devraient présenter à la Commission un rapport sur l'état des travaux dans les six mois suivant la première moitié de la période transitoire. La Commission peut proposer des mesures appropriées sur la base de ces rapports.
- (32) Pendant la période transitoire, l'application des dispositions du présent règlement par les autorités compétentes peut s'effectuer à des moments différents. Il se pourrait donc qu'au cours de cette période, des opérateurs de service public provenant de marchés non encore soumis aux dispositions du présent règlement soumissionnent pour des contrats de service public sur des marchés ouverts plus rapidement à la concurrence régulée. Pour prévenir, par une action proportionnée, tout déséquilibre dans l'ouverture du marché des transports publics, les autorités compétentes devraient pouvoir refuser, au cours de la seconde moitié de la période transitoire, les offres soumises par les entreprises dont plus de la moitié de la valeur des services publics de transport qu'elles fournissent n'est pas attribuée conformément au présent règlement, à condition qu'il n'y ait pas de discrimination et que la décision ait été prise avant la mise en concurrence.
- (33) Aux points 87 à 95 de son arrêt *Altmark Trans GmbH*, du 24 juillet 2003 dans l'affaire C-280/00 ⁽¹⁾, la Cour de justice des Communautés européennes a jugé que la compensation de service public ne constitue pas un avantage au sens de l'article 87 du traité, sous réserve que quatre conditions cumulatives soient réunies. Lorsque ces conditions ne sont pas réunies, et que les critères généraux d'applicabilité de l'article 87, paragraphe 1, du traité sont satisfaits, la compensation liée à des obligations de service public constitue une aide d'État et relève des articles 73, 86, 87 et 88 du traité.
- (34) Des compensations de service public peuvent se révéler nécessaires dans le secteur du transport terrestre de voyageurs afin que les entreprises chargées d'assurer un service public fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions qui leur permettent d'accomplir leurs missions. Ces compensations peuvent être compatibles avec le traité, en application de son article 73, sous certaines conditions. D'une part, elles doivent être attribuées pour assurer la prestation de services qui sont des services d'intérêt général au sens du traité. D'autre part, afin d'éviter des distorsions injustifiées de la concurrence, elles ne sauraient dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable.
- (35) Les compensations accordées par les autorités compétentes en conformité avec les dispositions du présent règlement peuvent, par conséquent, être exemptées de la notification préalable de l'exigence prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité.
- (36) Le présent règlement remplace le règlement (CEE) n° 1191/69, qui devrait, par conséquent, être abrogé. Pour les services publics de transport de marchandises, une période transitoire de trois ans facilitera la suppression progressive de compensations qui ne sont pas autorisées par la Commission conformément aux articles 73, 86, 87 et 88 du traité. Toute compensation accordée en liaison avec la fourniture de services publics de transport de voyageurs autres que ceux visés par le présent règlement qui risque de constituer une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité, devrait respecter les dispositions des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, y compris toute interprétation pertinente par la Cour de justice des Communautés européennes, en particulier dans son arrêt rendu dans l'affaire C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. Lorsqu'elle examine de tels cas, la Commission devrait, par conséquent, appliquer des principes similaires à ceux définis dans le présent règlement ou, le cas échéant, dans d'autres actes législatifs relevant du domaine des services d'intérêt économique général.
- (37) Le champ d'application du règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽²⁾ est couvert par le présent règlement. Ledit règlement, jugé obsolète, limite en outre l'application de l'article 73 du traité et n'offre pas de base juridique appropriée pour autoriser les programmes d'investissement actuels, en particulier en ce qui concerne les investissements dans les infrastructures de transport dans le cadre d'un partenariat public-privé. Il convient donc de l'abroger pour permettre d'appliquer l'article 73 du traité de manière adaptée à l'évolution permanente du secteur concerné, sans préjudice du présent règlement et du règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer ⁽³⁾. En vue de faciliter encore davantage l'application des règles communautaires pertinentes, la Commission proposera des lignes directrices relatives aux aides d'État en faveur des investissements dans le secteur du chemin de fer, y compris les investissements dans les infrastructures en 2007.
- (38) La Commission devrait présenter un rapport afin d'évaluer la mise en œuvre du présent règlement et l'évolution de la fourniture des services publics de transport de voyageurs dans la Communauté, notamment la qualité des services publics de transport de voyageurs et les conséquences de l'attribution directe des contrats de service public. Ce rapport peut, si nécessaire, être accompagné de propositions appropriées en vue de la modification du présent règlement,

⁽²⁾ JO L 130 du 15.6.1970, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 543/97 (JO L 84 du 26.3.1997, p. 6).

⁽³⁾ JO L 156 du 28.6.1969, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

⁽¹⁾ Recueil 2003, p. I-7747.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement a pour objet de définir comment, dans le respect des règles du droit communautaire, les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs pour garantir la fourniture de services d'intérêt général qui soient notamment plus nombreux, plus sûrs, de meilleure qualité ou meilleur marché que ceux que le simple jeu du marché aurait permis de fournir.

À cette fin, le présent règlement définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes, lorsqu'elles imposent des obligations de service public ou qu'elles en confient l'exécution à une entreprise, octroient une compensation aux opérateurs de service public en contrepartie des coûts supportés et/ou leur accordent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public.

2. Le présent règlement s'applique à l'exploitation nationale et internationale de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et autres modes ferroviaires et par route, à l'exception des services qui sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou leur vocation touristique. Les États membres peuvent appliquer le présent règlement au transport public de voyageurs par voie navigable et, sans préjudice du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) ⁽¹⁾, par voie maritime nationale.

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux concessions de travaux publics au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/17/CE ou de l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 2004/18/CE.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «transports publics de voyageurs», les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence;
- b) «autorité compétente», toute autorité publique, ou groupe-ment d'autorités publiques, d'un ou de plusieurs États mem-bres, qui a la faculté d'intervenir dans les transports publics de voyageurs dans une zone géographique donnée, ou tout organe investi d'un tel pouvoir;

- c) «autorité locale compétente», toute autorité compétente dont la zone géographique de compétence n'est pas nationale;
- d) «opérateur de service public», toute entreprise ou groupement d'entreprises de droit public ou privé qui exploite des servi-ces publics de transport de voyageurs ou tout organisme public qui fournit des services publics de transport de voyageurs;
- e) «obligation de service public», l'exigence définie ou détermi-née par une autorité compétente en vue de garantir des ser-vices d'intérêt général de transports de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie;
- f) «droit exclusif», droit habilitant un opérateur de service public à exploiter certains services publics de transport de voyageurs sur une ligne, un réseau ou dans une zone donnés, à l'exclu-sion de tout autre opérateur de service public;
- g) «compensation de service public», tout avantage, notamment financier, octroyé, sur fonds publics, directement ou indirectement par une autorité compétente pendant la période de mise en œuvre d'une obligation de service public ou lié à cette période;
- h) «attribution directe», attribution d'un contrat de service public à un opérateur de service public donné en l'absence de toute procédure de mise en concurrence préalable;
- i) «contrat de service public», un ou plusieurs actes juridique-ment contraignants manifestant l'accord entre une autorité compétente et un opérateur de service public en vue de confier à l'opérateur de service public la gestion et l'exploita-tion des services publics de transport de voyageurs soumis aux obligations de service public. Selon le droit des États membres, le contrat peut également consister en une décision arrêtée par l'autorité compétente qui:
 - prend la forme d'un acte individuel législatif ou régle-mentaire, ou
 - contient les conditions dans lesquelles l'autorité compé-tente elle-même fournit les services ou confie la fourni-ture de ces services à un opérateur interne;
- j) «opérateur interne», une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente ou, dans le cas d'un groupement d'autorités, au moins une autorité locale com-pétente, exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services;

⁽¹⁾ JO L 364 du 12.12.1992, p. 7.

- k) «valeur», la valeur d'un service, d'une ligne, d'un contrat de service public ou d'un régime de compensation pour les transports publics de voyageurs, correspondant à la rémunération totale, hors TVA, du ou des opérateurs de services publics, y compris la compensation, quelle qu'en soit la nature, versée par les autorités publiques et les recettes provenant de la vente des titres de transport qui ne sont pas reversées à l'autorité compétente en question;
- l) «règle générale», mesure qui s'applique sans discrimination à tous les services publics de transport de voyageurs d'un même type dans une zone géographique donnée où une autorité compétente est responsable;
- m) «services intégrés de transports publics de voyageurs», des services de transport en correspondance dans une zone géographique déterminée comprenant un service unique d'information, de billetterie et d'horaires.
- b) établissent à l'avance, de façon objective et transparente:
- i) les paramètres sur la base desquels la compensation, s'il y a lieu, doit être calculée, et
- ii) la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés,

de manière à éviter toute surcompensation. Dans le cas des contrats de service public attribués conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 et 6, ces paramètres sont déterminés de façon qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière nette sur les coûts et les recettes occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par l'opérateur de service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable;

Article 3

Contrats de service public et règles générales

1. Lorsqu'une autorité compétente décide d'octroyer à l'opérateur de son choix un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public, elle le fait dans le cadre d'un contrat de service public.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les obligations de service public qui visent à établir des tarifs maximaux pour l'ensemble des voyageurs ou pour certaines catégories de voyageurs peuvent aussi faire l'objet de règles générales. Conformément aux principes énoncés à l'article 4, à l'article 6 et à l'annexe, l'autorité compétente octroie aux opérateurs de services publics une compensation pour l'incidence financière nette, positive ou négative, sur les coûts et les recettes occasionnés par le respect des obligations tarifaires établies au travers de règles générales, de manière à éviter toute surcompensation, et ce nonobstant le droit qu'ont les autorités compétentes d'intégrer des obligations de service public fixant des tarifs maximaux dans les contrats de service public.

3. Sans préjudice des dispositions des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, les États membres peuvent exclure du champ d'application du présent règlement les règles générales relatives aux compensations financières accordées pour les obligations de service public qui établissent des tarifs maximaux pour les élèves, les étudiants, les apprentis et les personnes à mobilité réduite. Ces règles générales sont notifiées conformément à l'article 88 du traité. Une telle notification comporte des renseignements complets sur la mesure concernée et, notamment, des informations détaillées sur la méthode de calcul.

Article 4

Contenu obligatoire des contrats de service public et des règles générales

1. Les contrats de service public et les règles générales:
- a) définissent clairement les obligations de service public que l'opérateur de service public doit remplir, ainsi que les zones géographiques concernées;

c) définissent les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services. Ces coûts peuvent comprendre notamment les coûts de personnel, d'énergie, d'infrastructure, de maintenance et de réparation des véhicules de transport public, du matériel roulant et des installations nécessaires au fonctionnement des services de transport de voyageurs, des coûts fixes et une rémunération appropriée du capital.

2. Les contrats de service public et les règles générales définissent les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport, qui peuvent être conservées par l'opérateur de service public, reversées à l'autorité compétente ou partagées entre eux.

3. La durée des contrats de service public est limitée et ne dépasse pas dix ans pour les services d'autobus et d'autocar et quinze ans pour les services de transport de voyageurs par chemin de fer ou autres modes ferroviaires. La durée des contrats de service public portant sur plusieurs modes de transport est limitée à quinze ans si les transports par chemin de fer ou autres modes ferroviaires représentent plus de 50 % de la valeur des services en question.

4. Si nécessaire, compte tenu des conditions d'amortissement des actifs, la durée du contrat de service public peut être allongée de 50 % au maximum si l'opérateur de service public fournit des actifs à la fois significatifs au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture des services de transport de voyageurs qui font l'objet du contrat de service public et principalement liés aux services de transport de voyageurs objets de ce contrat.

Si les coûts engendrés par la situation géographique particulière le justifient, la durée des contrats de service public, précisée au paragraphe 3, dans les régions ultrapériphériques peut être allongée de 50 % au maximum.

Si l'amortissement du capital lié à un investissement exceptionnel dans des infrastructures, du matériel roulant ou des véhicules le justifie et si le contrat de service public est passé à la suite d'une procédure de mise en concurrence équitable, un contrat de service public peut avoir une durée plus longue. Afin de garantir la transparence en pareil cas, l'autorité compétente transmet à la Commission le contrat de service public et les éléments justifiant sa durée plus longue dans l'année qui suit sa conclusion.

5. Sans préjudice du droit national et du droit communautaire, y compris les conventions collectives conclues entre partenaires sociaux, les autorités compétentes peuvent exiger de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel préalablement engagé pour fournir les services les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE. Lorsque les autorités compétentes exigent que les opérateurs de service public respectent certaines normes sociales, les documents de mise en concurrence et les contrats de service public recensent le personnel concerné et donnent des précisions claires sur ses droits contractuels ainsi que les conditions dans lesquelles les employés sont réputés liés aux services.

6. Lorsque, conformément au droit national, les autorités compétentes exigent des opérateurs de service public qu'ils respectent certaines normes de qualité, celles-ci figurent dans les documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public.

7. Les documents de mise en concurrence et les contrats de service public précisent de manière transparente si, et si oui dans quelle mesure, la sous-traitance peut être envisagée. En cas de sous-traitance, l'opérateur chargé de la gestion et de l'exécution du service public de transport de voyageurs conformément au présent règlement est tenu d'exécuter lui-même une partie importante du service public de transport de voyageurs. Un contrat de service public couvrant en même temps la conception, l'établissement et le fonctionnement de services publics de transport de voyageurs peut autoriser la sous-traitance complète de l'exécution de ces services. Le contrat de service public fixe, conformément au droit national et au droit communautaire, les conditions applicables à la sous-traitance.

Article 5

Attribution des contrats de service public

1. Les contrats de service public sont attribués conformément aux règles établies dans le présent règlement. Toutefois, les marchés de services ou marchés publics de services, tels que définis par la directive 2004/17/CE ou par la directive 2004/18/CE, pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway sont attribués conformément aux procédures prévues par lesdites directives lorsque ces contrats ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services tels que définis dans ces directives. Lorsque les contrats sont attribués conformément à la directive 2004/17/CE ou à la directive 2004/18/CE, les paragraphes 2 à 6 du présent article ne s'appliquent pas.

2. Sauf interdiction en vertu du droit national, toute autorité locale compétente, qu'il s'agisse ou non d'une autorité individuelle ou d'un groupement d'autorités fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, peut décider de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs ou d'attribuer directement des contrats de service public à une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente ou, dans le cas d'un groupement d'autorités, au moins une autorité locale compétente, exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Lorsqu'une autorité locale compétente prend une telle décision, les dispositions suivantes s'appliquent:

a) aux fins de déterminer si l'autorité locale compétente exerce un tel contrôle, il est tenu compte d'éléments tels que le niveau de représentation au sein des organes d'administration, de direction ou de surveillance, les précisions y relatives dans les statuts, la propriété ainsi que l'influence et le contrôle effectifs sur les décisions stratégiques et sur les décisions individuelles de gestion. Conformément au droit communautaire, la détention à 100 % du capital par l'autorité publique compétente, en particulier dans le cas de partenariats publics-privés, n'est pas une condition obligatoire pour établir un contrôle au sens du présent paragraphe, pour autant que le secteur public exerce une influence dominante et que le contrôle puisse être établi sur la base d'autres critères;

b) le présent paragraphe est applicable à condition que l'opérateur interne et toute entité sur laquelle celui-ci a une influence, même minime, exercent leur activité de transport public de voyageurs sur le territoire de l'autorité locale compétente, nonobstant d'éventuelles lignes sortantes et autres éléments accessoires à cette activité se prolongeant sur le territoire d'autorités locales compétentes voisines, et ne participent pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés en dehors du territoire de l'autorité locale compétente;

c) nonobstant le point b), un opérateur interne peut participer à des mises en concurrence équitables pendant les deux années qui précèdent le terme du contrat de service public qui lui a été attribué directement, à condition qu'ait été prise une décision définitive visant à soumettre les services de transport de voyageurs faisant l'objet du contrat de l'opérateur interne à une mise en concurrence équitable et que l'opérateur interne n'ait conclu aucun autre contrat de service public attribué directement;

d) en l'absence d'autorité locale compétente, les points a), b) et c) s'appliquent à une autorité nationale agissant au bénéfice d'une zone géographique qui n'est pas nationale, à condition que l'opérateur interne ne participe pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés à l'extérieur de la zone pour laquelle le contrat de service public a été attribué;

e) si la sous-traitance au titre de l'article 4, paragraphe 7, est envisagée, l'opérateur interne est tenu d'assurer lui-même la majeure partie du service public de transport de voyageurs.

3. Toute autorité compétente qui recourt à un tiers autre qu'un opérateur interne attribue les contrats de service public par voie de mise en concurrence, sauf dans les cas visés aux paragraphes 4, 5 et 6. La procédure adoptée pour la mise en concurrence est ouverte à tout opérateur, est équitable, et respecte les principes de transparence et de non-discrimination. Après la soumission des offres et une éventuelle présélection, la procédure peut donner lieu à des négociations dans le respect de ces principes, afin de préciser les éléments permettant de répondre au mieux à la spécificité ou à la complexité des besoins.

4. Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public dont la valeur annuelle moyenne est estimée à moins de 1 000 000 EUR ou qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

Lorsqu'un contrat de service public est attribué directement à une petite ou moyenne entreprise n'exploitant pas plus de vingt-trois véhicules, les plafonds susmentionnés peuvent être relevés à une valeur annuelle moyenne estimée à moins de 2 000 000 EUR ou à une fourniture annuelle de moins de 600 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

5. En cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation, l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence. Cette mesure d'urgence prend la forme d'une attribution directe ou d'un accord formel de prorogation d'un contrat de service public ou de l'exigence de l'exécution de certaines obligations de service public. L'opérateur de service public a le droit de former un recours contre la décision lui imposant l'exécution de certaines obligations de service public. L'attribution ou la prorogation d'un contrat de service public par mesure d'urgence ou l'imposition d'un tel contrat ne dépasse pas deux ans.

6. Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires tels que le métro ou le tramway. Par dérogation à l'article 4, paragraphe 3, la durée de tels contrats ne dépasse pas dix ans, sauf lorsque l'article 4, paragraphe 4, s'applique.

7. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les décisions prises en application des paragraphes 2 à 6 puissent être réexaminées efficacement et rapidement, sur demande de toute personne ayant ou ayant eu intérêt à obtenir un contrat particulier et ayant été lésée par une infraction alléguée ou risquant de l'être, au motif que lesdites décisions sont contraires au droit communautaire ou aux règles nationales d'exécution de celui-ci.

Si les organes chargés des procédures de réexamen n'ont pas un caractère judiciaire, leurs décisions sont toujours motivées par écrit. En outre, dans ce cas, des mesures sont prises pour que toute mesure illégale alléguée émanant de l'organe de réexamen ou toute allégation d'irrégularité dans l'exercice des compétences qui lui sont conférées puissent faire l'objet d'un contrôle judiciaire ou d'un contrôle par un autre organe, celui-ci devant être une juridiction au sens de l'article 234 du traité et indépendant à la fois de l'autorité contractante et de l'organe de réexamen.

Article 6

Compensation de service public

1. Toute compensation liée à une règle générale ou à un contrat de service public respecte les dispositions de l'article 4, quelles que soient les modalités d'attribution du contrat. Toute compensation, quelle qu'en soit la nature, liée à un contrat de service public attribué directement conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 ou 6, ou liée à une règle générale est conforme, en outre, aux dispositions prévues à l'annexe.

2. Sur demande écrite de la Commission, les États membres lui communiquent, dans un délai de trois mois ou tout autre délai plus long fixé dans cette demande, toutes les informations que la Commission estime nécessaires pour déterminer si la compensation attribuée est compatible avec le présent règlement.

Article 7

Publication

1. Chaque autorité compétente rend public, une fois par an, un rapport global sur les obligations de service public relevant de sa compétence, les opérateurs de service public retenus ainsi que les compensations et les droits exclusifs qui leur sont octroyés en contrepartie. Ce rapport fait la distinction entre les transports par autobus et les transports ferroviaires, il permet le contrôle et l'évaluation de l'efficacité, de la qualité et du financement du réseau de transport public et donne, le cas échéant, des informations sur la nature et l'ampleur de tous les droits exclusifs accordés.

2. Chaque autorité compétente prend les mesures nécessaires afin que, au plus tard un an avant le lancement de la procédure de mise en concurrence ou un an avant l'attribution directe, soient publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* au minimum les informations suivantes:

- a) le nom et les coordonnées de l'autorité compétente;
- b) le type d'attribution envisagée;
- c) les services et les territoires susceptibles d'être concernés par l'attribution.

Les autorités compétentes peuvent décider de ne pas publier ces informations lorsqu'un contrat de service public porte sur la fourniture annuelle de moins de 50 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

En cas de modification de ces informations après leur publication, l'autorité compétente publie un rectificatif dans les meilleurs délais. Ce rectificatif est sans préjudice de la date de lancement de l'attribution directe ou de la mise en concurrence.

Le présent paragraphe ne s'applique pas à l'article 5, paragraphe 5.

3. En cas d'attribution directe de contrats de service public de transport par chemin de fer telle que prévue à l'article 5, paragraphe 6, l'autorité compétente rend publiques les informations ci-après dans un délai d'un an à compter de cette attribution:

- a) nom de la partie contractante, structure de son capital et, le cas échéant, nom de l'organe ou des organes de contrôle légal;
- b) durée du contrat de service public;
- c) description des services de transport de voyageurs à exécuter;
- d) description des paramètres de calcul de la compensation financière;
- e) objectifs de qualité, tels que la ponctualité et la fiabilité, ainsi que primes et pénalités applicables;
- f) conditions relatives aux actifs essentiels.

4. À la demande de toute partie intéressée, l'autorité compétente lui communique les motifs de sa décision relative à l'attribution directe d'un contrat de service public.

Article 8

Transition

1. Les contrats de service public sont attribués conformément aux règles établies dans le présent règlement. Toutefois, les marchés de services ou marchés publics de services, tels que définis par la directive 2004/17/CE ou par la directive 2004/18/CE, pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway sont attribués conformément aux procédures prévues par lesdites directives lorsque ces contrats ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services tels que définis dans ces directives. Lorsque les contrats sont attribués conformément à la directive 2004/17/CE ou à la directive 2004/18/CE, les dispositions des paragraphes 2 à 4 du présent article ne s'appliquent pas.

2. Sans préjudice du paragraphe 3, l'attribution de contrats de services publics de transport par chemin de fer ou par route est conforme à l'article 5 à partir du 3 décembre 2019. Au cours de cette période transitoire, les États membres prennent des mesures pour se conformer progressivement à l'article 5 afin d'éviter de graves problèmes structurels concernant notamment les capacités de transport.

Dans un délai de six mois suivant la première moitié de la période transitoire, les États membres fournissent à la Commission un rapport d'avancement mettant l'accent sur la mise en œuvre de l'attribution progressive des contrats de service public conformément à l'article 5. Sur la base des rapports d'avancement des États membres, la Commission peut proposer des mesures appropriées, adressées aux États membres.

3. Pour l'application du paragraphe 2, il n'est pas tenu compte des contrats de service public attribués conformément au droit communautaire et au droit national:

- a) avant le 26 juillet 2000, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;
- b) avant le 26 juillet 2000, sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable;
- c) à partir du 26 juillet 2000 et avant le 3 décembre 2009, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;
- d) à partir du 26 juillet 2000 et avant le 3 décembre 2009, sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable.

Les contrats visés au point a) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration. Les contrats visés aux points b) et c) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration, mais pas au-delà de trente ans. Les contrats visés au point d) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration, pour autant qu'ils aient une durée limitée et comparable aux durées prévues à l'article 4.

Les contrats de service public peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration au cas où leur résiliation aurait des conséquences juridiques ou économiques excessives et à condition que la Commission ait donné son autorisation.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les autorités compétentes peuvent, durant la seconde moitié de la période transitoire visée au paragraphe 2, exclure de la participation aux attributions de contrats par mise en concurrence les opérateurs de service public qui ne peuvent pas apporter la preuve que la valeur des services publics de transports pour lesquels ils bénéficient d'une compensation ou d'un droit exclusif octroyés conformément au présent règlement représente au moins la moitié de la valeur de l'ensemble des services publics de transports pour lesquels ils bénéficient d'une compensation ou d'un droit exclusif. Cette exclusion ne s'applique pas aux opérateurs de service public assurant les services qui doivent faire l'objet de la mise en concurrence. Pour l'application de ce critère, il n'est pas tenu compte des contrats attribués par une mesure d'urgence telle que visée à l'article 5, paragraphe 5.

Lorsque les autorités compétentes recourent à l'option visée au premier alinéa, elles le font sans discrimination, elles excluent tous les opérateurs potentiels de service public répondant à ce critère et elles informent les opérateurs potentiels de leur décision au début de la procédure d'attribution des contrats de service public.

Les autorités compétentes concernées informent la Commission de leur intention d'appliquer cette disposition deux mois au moins avant la publication de l'avis de la mise en concurrence.

Article 9

Compatibilité avec le traité

1. La compensation de service public au titre de l'exploitation de services publics de transport de voyageurs ou du respect des obligations tarifaires établies au travers de règles générales versée conformément au présent règlement est compatible avec le marché commun. Cette compensation est exonérée de l'obligation de la notification préalable visée à l'article 88, paragraphe 3, du traité.

2. Sans préjudice des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, les États membres peuvent continuer d'octroyer des aides en faveur du secteur des transports conformément à l'article 73 du traité, qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, autres que celles relevant du présent règlement, et notamment:

- a) jusqu'à l'entrée en vigueur de règles communes sur la répartition des coûts d'infrastructure, lorsque l'aide est octroyée à des entreprises qui doivent supporter les dépenses liées aux infrastructures qu'elles utilisent, alors que d'autres entreprises ne sont pas soumises à une charge analogue. Pour déterminer le montant de l'aide ainsi octroyée, il est tenu compte des coûts d'infrastructure que n'ont pas à supporter des modes de transport concurrents;
- b) lorsque l'aide vise à promouvoir la recherche dans des systèmes et technologies de transport, ou leur développement, plus économiques pour la Communauté en général.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 23 octobre 2007.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Une telle aide est limitée au stade de la recherche et du développement et ne peut pas couvrir l'exploitation commerciale des systèmes et technologies de transport en question.

Article 10

Abrogation

1. Le règlement (CEE) n° 1191/69 est abrogé. Ses dispositions restent, toutefois, applicables aux services de transport de marchandises pendant une période de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Le règlement (CEE) n° 1107/70 est abrogé.

Article 11

Rapports

À la fin de la période transitoire prévue à l'article 8, paragraphe 2, la Commission présente un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement et sur l'évolution de la fourniture de services publics de transport de voyageurs dans la Communauté, évaluant en particulier l'évolution de la qualité des services publics de transport de voyageurs et les effets des attributions directes, accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées en vue de modifier le présent règlement.

Article 12

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 3 décembre 2009.

Par le Conseil
Le président
M. LOBO ANTUNES

ANNEXE

Règles applicables à la compensation dans les cas évoqués à l'article 6, paragraphe 1

1. La compensation liée à des contrats de service public attribués directement conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 ou 6, ou celle liée à une règle générale doit être calculée conformément aux règles établies dans la présente annexe.
2. La compensation ne peut pas excéder un montant correspondant à l'incidence financière nette, équivalant à la somme des incidences, positives ou négatives, dues au respect de l'obligation de service public sur les coûts et les recettes de l'opérateur de service public. Les incidences sont évaluées en comparant la situation où l'obligation de service public est remplie avec la situation qui aurait existé si l'obligation n'avait pas été remplie. Pour calculer l'incidence financière nette, l'autorité compétente s'inspire de la formule suivante:

Coûts occasionnés par une obligation de service public ou un ensemble d'obligations de service public imposées par la ou les autorités compétentes et figurant dans un contrat de service public et/ou dans une règle générale,

moins toute incidence financière positive générée au sein du réseau exploité au titre de l'obligation ou des obligations de service public en question,

moins les recettes tarifaires ou toute autre recette générée lors de l'exécution de l'obligation ou des obligations de service public en question,

plus un bénéfice raisonnable,

égal à une incidence financière nette.

3. Le respect de l'obligation de service public peut avoir un impact sur les éventuelles activités de transport d'un opérateur dépassant le cadre de l'obligation ou des obligations de service public en question. Afin d'éviter toute surcompensation ou absence de compensation, le calcul de l'incidence financière nette tient par conséquent compte des incidences financières quantifiables sur les réseaux concernés de l'opérateur.
4. Le calcul des coûts et des recettes doit être effectué en conformité avec les règles comptables et fiscales en vigueur.
5. Afin d'augmenter la transparence et d'éviter les subventions croisées, lorsqu'un opérateur de service public non seulement exploite des services compensés soumis à des obligations de service de transports publics, mais exerce également d'autres activités, la comptabilité desdits services publics doit être séparée, de façon à satisfaire au moins aux conditions suivantes:
 - les comptes d'exploitation correspondant à chacune de ces activités doivent être séparés et la part des actifs correspondants et les coûts fixes doivent être affectés selon les règles comptables et fiscales en vigueur,
 - tous les coûts variables, une contribution adéquate aux coûts fixes et un bénéfice raisonnable liés à toute autre activité de l'opérateur de service public ne peuvent en aucun cas être imputés au service public en question,
 - les coûts du service public doivent être équilibrés par les recettes d'exploitation et les versements des autorités publiques, sans transfert possible des recettes vers un autre secteur d'activité de l'opérateur de service public.
6. Par «bénéfice raisonnable», on entend un taux de rémunération du capital habituel pour le secteur dans un État membre donné, et qui prend en compte le risque ou l'absence de risque encouru par l'opérateur de service public du fait de l'intervention de l'autorité publique.

7. La méthode de compensation doit inciter au maintien ou au développement:
- d'une gestion efficace par l'opérateur de service public, qui puisse être objectivement appréciée, et
 - de la fourniture de services de transport de voyageurs d'un niveau de qualité suffisant.
-

RÈGLEMENT (CE) N° 1371/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 octobre 2007

sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

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 Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité, au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation, le 31 juillet 2007 ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la politique commune des transports, il importe de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs afin d'aider à accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.
- (2) La communication de la Commission intitulée «Stratégie pour la politique des consommateurs 2002-2006» ⁽⁴⁾ fixe l'objectif d'un niveau élevé de protection des consommateurs dans le domaine des transports, conformément à l'article 153, paragraphe 2, du traité.
- (3) Le voyageur ferroviaire étant la partie faible du contrat de transport, il convient de sauvegarder ses droits à cet égard.
- (4) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant et pendant le voyage. Dans la mesure du possible, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais.
- (5) Des exigences plus précises concernant la fourniture d'informations sur les voyages seront définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) visées par la

directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel ⁽⁵⁾.

- (6) Le renforcement des droits des voyageurs ferroviaires devrait reposer sur le système de droit international existant à ce sujet qui figure à l'appendice A — règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999 (protocole de 1999). Il est cependant souhaitable d'étendre le champ d'application du présent règlement afin de protéger non seulement les voyageurs internationaux, mais aussi les voyageurs nationaux.
- (7) Les entreprises ferroviaires devraient coopérer en vue de faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets directs, dans la mesure du possible.
- (8) La fourniture d'informations et de billets aux voyageurs ferroviaires devrait être facilitée par l'adaptation des systèmes informatiques à une spécification commune.
- (9) La poursuite de la mise en œuvre des systèmes d'information des voyageurs et de réservation devrait se faire conformément aux STI.
- (10) Il convient que les services ferroviaires de transport de voyageurs profitent aux citoyens en général. Par conséquent, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, devraient accéder aux transports ferroviaires dans des conditions comparables à celles des autres citoyens. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation, à la liberté de choix et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix.

⁽¹⁾ JO C 221 du 8.9.2005, p. 8.⁽²⁾ JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 28 septembre 2005 (JO C 227 E du 21.9.2006, p. 490), position commune du Conseil du 24 juillet 2006 (JO C 289 E du 28.11.2006, p. 1), position du Parlement européen du 18 janvier 2007 (non encore parue au Journal officiel), résolution législative du Parlement européen du 25 septembre 2007 et décision du Conseil du 26 septembre 2007.⁽⁴⁾ JO C 137 du 8.6.2002, p. 2.⁽⁵⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/32/CE de la Commission (JO L 141 du 2.6.2007, p. 63).

- (11) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares devraient tenir compte des besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en se conformant aux STI pour les personnes à mobilité réduite, en vue de garantir que, conformément aux règles communautaires pour les marchés publics, tous les bâtiments et tout le matériel roulant soient rendus accessibles en éliminant progressivement les obstacles physiques et fonctionnels lors de l'acquisition de nouveau matériel ou lors de l'exécution de travaux de construction ou de rénovation majeure.
- (12) Les entreprises ferroviaires devraient être obligées d'être assurées ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour couvrir leur responsabilité envers les voyageurs ferroviaires en cas d'accident. Le montant d'assurance minimal pour les entreprises ferroviaires devrait être soumis à un réexamen dans le futur.
- (13) Le renforcement des droits en matière d'indemnisation et d'assistance en cas de retard, de correspondance manquée ou d'annulation d'un service devrait aboutir à un accroissement des incitations en faveur du marché des services ferroviaires de transport de voyageurs, au bénéfice des voyageurs.
- (14) Il est souhaitable que le présent règlement crée un système d'indemnisation pour les voyageurs en cas de retard, qui soit lié à la responsabilité de l'entreprise ferroviaire, sur la même base que le système international prévu par la COTIF et en particulier son appendice CIV relatif aux droits des voyageurs.
- (15) Lorsqu'un État membre dispense une entreprise ferroviaire de l'application des dispositions du présent règlement, il devrait, en consultation avec les organisations représentant les voyageurs, encourager ladite entreprise à prendre des dispositions en vue d'octroyer une compensation et une assistance lors d'une perturbation majeure d'un service ferroviaire.
- (16) Il est également souhaitable d'aider les victimes d'accident et les personnes à leur charge à faire face à leurs besoins financiers à court terme dans la période qui suit immédiatement un accident.
- (17) Il est dans l'intérêt des voyageurs ferroviaires que des mesures adéquates soient prises, en accord avec les autorités publiques, pour garantir leur sécurité personnelle dans les gares ainsi qu'à bord des trains.
- (18) Les voyageurs ferroviaires devraient pouvoir déposer auprès de toute entreprise ferroviaire concernée une plainte relative aux droits et aux obligations prévus par le présent règlement et être en droit de recevoir une réponse dans un délai raisonnable.
- (19) Les entreprises ferroviaires devraient définir, gérer et contrôler les normes de qualité du service pour les services ferroviaires de transport de voyageurs.
- (20) Le contenu du présent règlement devrait être réexaminé en ce qui concerne l'ajustement des montants financiers à l'inflation et les exigences en matière d'informations et de qualité du service à la lumière des évolutions du marché ainsi que des effets du présent règlement sur la qualité du service.
- (21) Il y a lieu que le présent règlement s'applique sans préjudice de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽¹⁾.
- (22) Les États membres devraient déterminer les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et veiller à l'application de ces sanctions. Lesdites sanctions, qui pourraient inclure le paiement d'une indemnisation à la personne concernée, devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (23) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir le développement des chemins de fer communautaires et l'instauration de droits des voyageurs, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés 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 tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (24) Le présent règlement a pour but d'améliorer les services ferroviaires de transport de voyageurs dans la Communauté. Par conséquent, les États membres devraient pouvoir accorder des dérogations pour les services dans les régions où une partie importante du service est effectuée en dehors de la Communauté.
- (25) Dans certains États membres, les entreprises ferroviaires pourraient rencontrer des difficultés dans la mise en œuvre de l'ensemble des dispositions du présent règlement, lors de son entrée en vigueur. Par conséquent, les États membres devraient pouvoir temporairement dispenser de l'application des dispositions du présent règlement les services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs à longue distance. La dispense temporaire ne devrait toutefois pas s'étendre aux dispositions du présent règlement relatives à l'accès au voyage ferroviaire des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, ni aux dispositions concernant le droit pour les personnes qui souhaitent acheter un billet de train de le faire sans difficultés excessives, ni aux dispositions relatives à la responsabilité des entreprises ferroviaires en ce qui concerne les voyageurs et leurs bagages, à l'obligation des entreprises d'être assurées de manière adéquate, et à l'exigence pour ces entreprises de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer la sécurité personnelle des voyageurs dans les gares et les trains ainsi que de gérer les risques.

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

- (26) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Par conséquent, à l'exception de certaines dispositions qui devraient s'appliquer à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs dans l'ensemble de la Communauté, les États membres devraient pouvoir temporairement dispenser les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs de l'application des dispositions du présent règlement.
- (27) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement 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 Commission ⁽¹⁾.
- (28) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à arrêter des mesures d'exécution. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, ou de le 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,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des règles en ce qui concerne:

- les informations que doivent fournir les entreprises ferroviaires, la conclusion de contrats de transport, l'émission de billets et la mise en œuvre d'un système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires;
- la responsabilité des entreprises ferroviaires et leurs obligations en matière d'assurance pour les voyageurs et leurs bagages;
- les obligations des entreprises ferroviaires envers les voyageurs en cas de retard;
- la protection des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite voyageant en train et l'assistance à ces personnes;
- la définition et le contrôle des normes de qualité du service, la gestion des risques pour la sécurité personnelle des voyageurs ainsi que le traitement des plaintes; et
- les règles générales en matière d'exécution.

⁽¹⁾ 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).

Article 2

Champ d'application

- Le présent règlement s'applique dans toute la Communauté à tous les voyages et services ferroviaires assurés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence conformément à la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽²⁾.
- Le présent règlement ne s'applique pas aux services de transport et aux entreprises ferroviaires qui n'ont pas obtenu une licence au titre de la directive 95/18/CE.
- À partir de l'entrée en vigueur du présent règlement, les articles 9, 11, 12, et 19, l'article 20, paragraphe 1, et l'article 26 s'appliquent dans l'ensemble de la Communauté à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs.
- Sauf en ce qui concerne les dispositions visées au paragraphe 3, un État membre peut, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, octroyer une dérogation pendant une période ne dépassant pas cinq ans, renouvelable deux fois pour une période maximale de cinq ans à chaque fois, à l'application des dispositions du présent règlement en ce qui concerne les services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs.
- Sauf en ce qui concerne les dispositions visées au paragraphe 3, un État membre peut déroger à l'application des dispositions du présent règlement en ce qui concerne les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs. Afin de faire la distinction entre les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, les États membres appliquent les définitions figurant dans la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽³⁾. Pour l'application de ces définitions, les États membres utilisent les critères suivants: distance, fréquence des services offerts, nombre d'arrêts prévus, matériel roulant employé, systèmes de billetterie, variations du nombre de voyageurs entre les services en heures de pointe et en heures creuses, codes des trains et horaires.
- Pour une durée maximale de cinq ans, un État membre peut, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, accorder une dérogation, qui peut être renouvelée, à l'application de certaines dispositions du présent règlement à des services ou à des voyages spécifiques, parce qu'une partie importante du service ferroviaire de transport de voyageurs, y compris au moins un arrêt prévu dans une gare, est effectuée en dehors de la Communauté.
- Les États membres notifient à la Commission les dérogations accordées conformément aux paragraphes 4, 5 et 6. La Commission prend les mesures appropriées si une dérogation n'est pas jugée conforme aux dispositions du présent article. Au plus tard le 3 décembre 2014, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les dérogations accordées conformément aux paragraphes 4, 5 et 6.

⁽²⁾ JO L 143 du 27.6.1995, p. 70. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

⁽³⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «entreprise ferroviaire»: une entreprise ferroviaire au sens de l'article 2 de la directive 2001/14/CE ⁽¹⁾ et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; cette expression englobe également les entreprises qui assurent uniquement la traction;
- 2) «transporteur»: l'entreprise ferroviaire contractuelle avec laquelle le voyageur a conclu le contrat de transport ou une série d'entreprises ferroviaires successives qui sont responsables en vertu de ce contrat;
- 3) «transporteur de remplacement»: une entreprise ferroviaire qui n'a pas conclu de contrat de transport avec le voyageur, mais à laquelle l'entreprise ferroviaire partie au contrat a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- 4) «gestionnaire de l'infrastructure»: toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE, ce qui peut comprendre également la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure; les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sur un réseau ou une partie de réseau peuvent être attribuées à des entités ou à des entreprises différentes;
- 5) «gestionnaire des gares»: une entité organisationnelle dans un État membre chargée de la gestion de gares ferroviaires et qui peut être le gestionnaire de l'infrastructure;
- 6) «voyagiste»: un organisateur ou un détaillant, autre qu'une entreprise ferroviaire, au sens de l'article 2, points 2) et 3), de la directive 90/314/CEE ⁽²⁾;
- 7) «vendeur de billets»: tout détaillant de services de transport ferroviaire qui conclut des contrats de transport et vend des billets pour le compte d'une entreprise ferroviaire ou pour son propre compte;
- 8) «contrat de transport»: un contrat de transport à titre onéreux ou gratuit entre une entreprise ferroviaire ou un vendeur de billets et le voyageur en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs services de transport;
- 9) «réservation»: une autorisation, sur papier ou dans une version électronique, donnant droit au transport selon des modalités de transport personnalisées ayant fait l'objet d'une confirmation;
- 10) «billet direct»: un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires;
- 11) «service ferroviaire intérieur de transport de voyageurs»: un service ferroviaire de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train ne traverse pas la frontière d'un État membre;
- 12) «retard»: la différence de temps entre l'heure à laquelle le voyageur devait arriver d'après l'horaire publié et l'heure de son arrivée réelle ou prévue;
- 13) «carte de transport» ou «abonnement»: un billet pour un nombre illimité de voyages, qui permet au détenteur autorisé de voyager par chemin de fer sur un itinéraire ou un réseau particulier durant une période déterminée;
- 14) «système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires»: un système informatisé contenant des informations sur les services ferroviaires offerts par les entreprises ferroviaires; les informations relatives aux services pour voyageurs stockées dans ce système sont notamment les suivantes:
 - a) calendriers et horaires des services pour voyageurs;
 - b) disponibilité de sièges sur les services pour voyageurs;
 - c) tarifs et conditions particulières;
 - d) accessibilité des trains pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite;
 - e) dispositifs à l'aide desquels il est possible d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets ou des billets directs, pour autant qu'une partie ou la totalité de ces dispositifs soient mis à la disposition des usagers;
- 15) «personne handicapée» ou «personne à mobilité réduite»: toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les voyageurs;
- 16) «conditions générales de transport»: les conditions du transporteur, qui se présentent sous la forme de conditions générales ou de tarifs juridiquement applicables dans chaque État membre et qui, par la conclusion du contrat de transport, sont devenues partie intégrante de celui-ci;
- 17) «véhicule»: un véhicule motorisé ou une remorque transporté à l'occasion du transport de voyageurs.

⁽¹⁾ Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (JO L 75 du 15.3.2001, p. 29). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE.

⁽²⁾ Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (JO L 158 du 23.6.1990, p. 59).

CHAPITRE II

CONTRAT DE TRANSPORT, INFORMATIONS ET BILLETS*Article 4***Contrat de transport**

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, la conclusion et l'exécution d'un contrat de transport ainsi que la fourniture d'informations et de billets sont régies par les dispositions des titres II et III de l'annexe I.

*Article 5***Bicyclettes**

Les entreprises ferroviaires autorisent les voyageurs à emporter leur bicyclette dans le train, si elles sont faciles à manipuler, si cela ne porte pas préjudice au service ferroviaire spécifique et si le matériel roulant le permet, et moyennant un paiement éventuel.

*Article 6***Exclusion des exonérations et stipulations de limitations**

1. Les obligations envers les voyageurs résultant du présent règlement ne peuvent pas faire l'objet d'une limitation ou d'une exonération, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport.

2. Les entreprises ferroviaires peuvent offrir des conditions contractuelles plus favorables au voyageur que celles fixées dans le présent règlement.

*Article 7***Obligation d'information concernant l'interruption de services**

Les entreprises ferroviaires ou, le cas échéant, les autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire, rendent publiques, par des moyens appropriés et avant leur mise en œuvre, les décisions d'interrompre des services.

*Article 8***Informations sur les voyages**

1. Sur demande, et sans préjudice de l'article 10, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyageurs, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

2. Les entreprises ferroviaires fournissent au voyageur, pendant le voyage, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée. Une attention particulière est accordée aux besoins des personnes souffrant d'une déficience auditive et/ou visuelle.

*Article 9***Disponibilité des billets, des billets directs et des réservations**

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent, pour autant qu'ils soient disponibles, des billets, des billets directs et des réservations.

2. Sans préjudice du paragraphe 4, les entreprises ferroviaires délivrent les billets aux voyageurs via au moins un des canaux suivants:

- a) guichets ou guichets automatiques;
- b) téléphone, internet ou toute autre technologie de l'information largement disponible;
- c) à bord des trains.

3. Sans préjudice des paragraphes 4 et 5, les entreprises ferroviaires délivrent des billets pour les services prévus dans le cadre de contrats de service public via au moins un des canaux suivants:

- a) guichets ou guichets automatiques;
- b) à bord des trains.

4. Les entreprises ferroviaires offrent la possibilité d'obtenir des billets pour le service concerné à bord du train, à moins que cette possibilité ne soit limitée ou refusée pour des raisons liées à la sécurité ou à la lutte contre la fraude, des raisons de réservation obligatoire ou des motifs commerciaux raisonnables.

5. En l'absence de guichet ou de guichet automatique dans la gare de départ, les voyageurs doivent être informés dans la gare:

- a) sur la possibilité d'acheter un billet par téléphone, par l'internet ou à bord du train et les modalités de cet achat;
- b) sur la gare ferroviaire ou l'endroit le plus proche où des guichets et/ou des guichets automatiques sont mis à disposition.

*Article 10***Systèmes d'information des voyageurs et de réservation**

1. Pour fournir les informations et émettre les billets visés par le présent règlement, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets utilisent le système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires, qui doit être établi selon les procédures visées au présent article.

2. Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) visées dans la directive 2001/16/CE sont appliquées aux fins du présent règlement.

3. Au plus tard le 3 décembre 2010, la Commission adopte, sur proposition de l'Agence ferroviaire européenne, les STI des applications télématiques au service des voyageurs. Les STI permettent la fourniture des informations mentionnées à l'annexe II et l'émission des billets conformément au présent règlement.

4. Les entreprises ferroviaires adaptent leur système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires selon les exigences fixées dans les STI, conformément à un plan de mise en œuvre défini dans les STI.

5. Sous réserve des dispositions de la directive 95/46/CE, une entreprise ferroviaire ainsi qu'un vendeur de billets ne divulguent aucune information à caractère personnel sur des réservations à d'autres entreprises ferroviaires et/ou vendeurs de billets.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DES ENTREPRISES FERROVIAIRES RELATIVE AUX VOYAGEURS ET À LEURS BAGAGES

Article 11

Responsabilité relative aux voyageurs et aux bagages

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, et sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages est régie par le titre IV, chapitres I, III et IV, ainsi que les titres VI et VII de l'annexe I.

Article 12

Assurance

1. L'obligation exposée à l'article 9 de la directive 95/18/CE s'entend, dans la mesure où elle concerne la responsabilité relative aux voyageurs, comme imposant à une entreprise ferroviaire d'être assurée de manière adéquate ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour pouvoir couvrir les responsabilités qui lui incombent en vertu du présent règlement.

2. Au plus tard le 3 décembre 2010, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la fixation d'un montant d'assurance minimal pour les entreprises ferroviaires. Le cas échéant, ce rapport est assorti de propositions ou de recommandations appropriées en la matière.

Article 13

Versement d'avances

1. Si un voyageur est tué ou blessé, l'entreprise ferroviaire visée à l'article 26, paragraphe 5, de l'annexe I verse sans délai, et en tout état de cause au plus tard quinze jours après l'identification de la personne physique ayant droit à une indemnisation, toute avance qui serait nécessaire pour couvrir des besoins économiques immédiats, proportionnellement au préjudice subi.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance n'est pas, en cas de décès, inférieure à 21 000 EUR par voyageur.

3. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement en vertu du présent règlement, mais elle n'est pas remboursable, sauf lorsque le préjudice a été causé par la négligence ou la faute du voyageur ou que la personne à laquelle l'avance a été versée n'était pas celle ayant droit à une indemnisation.

Article 14

Contestation de responsabilité

Même si l'entreprise ferroviaire conteste sa responsabilité quant au préjudice corporel subi par un voyageur qu'elle transporte, elle s'efforce, dans la mesure du raisonnable, d'assister le voyageur réclamant une indemnisation à des tiers.

CHAPITRE IV

RETARDS, CORRESPONDANCES MANQUÉES ET ANNULATIONS

Article 15

Responsabilité en matière de retards, de correspondances manquées et d'annulations

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, la responsabilité des entreprises ferroviaires en ce qui concerne les retards, les correspondances manquées et les annulations est régie par le titre IV, chapitre II, de l'annexe I.

Article 16

Remboursement et réacheminement

Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un train arrive avec plus de soixante minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre:

- le remboursement intégral du billet, au tarif auquel il a été acheté, pour la ou les parties non effectuées de leur voyage et pour la ou les parties déjà effectuées si le voyage ne présente plus aucun intérêt par rapport au plan de voyage initial des voyageurs, ainsi que, s'il y a lieu, un voyage de retour jusqu'au point de départ initial dans les meilleurs délais. Le remboursement s'effectue dans les mêmes conditions que le paiement de l'indemnisation visée à l'article 17; ou
- la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais; ou
- la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables et à une date ultérieure, à leur convenance.

Article 17

Indemnisation relative au prix du billet

1. Lorsque le retard n'a pas donné lieu au remboursement du billet conformément à l'article 16, le voyageur qui subit un retard entre le lieu de départ et le lieu de destination indiqués sur le billet peut, sans perdre son droit au transport, exiger une indemnisation de l'entreprise ferroviaire. Les indemnisations minimales pour cause de retard sont les suivantes:

- a) 25 % du prix du billet en cas de retard d'une durée comprise entre 60 et 119 minutes;
- b) 50 % du prix du billet en cas de retard de 120 minutes ou plus.

Les voyageurs qui détiennent une carte de transport ou un abonnement et sont confrontés à des retards ou à des annulations récurrents pendant sa durée de validité peuvent demander une indemnisation adéquate conformément aux dispositions des entreprises ferroviaires en matière d'indemnisation. Ces dispositions fixent les critères applicables en matière de retard et de calcul de l'indemnisation.

L'indemnisation d'un retard est calculée par rapport au prix que le voyageur a réellement payé pour le service ayant subi un retard.

Lorsque le contrat de transport porte sur un voyage aller et retour, le montant de l'indemnisation à payer en cas de retard à l'aller ou au retour est calculé par rapport à la moitié du prix payé pour le billet. De la même manière, le montant de l'indemnisation à payer en cas de retard du service dans le cadre de tout autre type de contrat de transport permettant d'effectuer plusieurs voyages ultérieurs est calculé proportionnellement au prix total.

Le calcul de la durée du retard ne tient pas compte des retards dont l'entreprise ferroviaire peut prouver qu'ils se sont produits en dehors des territoires dans lesquels le traité instituant la Communauté européenne est d'application.

2. L'indemnisation relative au prix du billet est payée dans le mois qui suit le dépôt de la demande d'indemnisation. Elle peut être payée sous la forme de bons et/ou d'autres services si les conditions sont souples (notamment en ce qui concerne la période de validité et la destination). Elle est payée en espèces à la demande du voyageur.

3. L'indemnisation relative au prix du billet n'est pas grevée de coûts de transaction financière tels que redevances, frais de téléphone ou timbres. Les entreprises ferroviaires peuvent fixer un seuil minimal au-dessous duquel aucune indemnisation n'est payée. Ce seuil ne dépasse pas 4 EUR.

4. Le voyageur n'a droit à aucune indemnisation s'il a été informé du retard avant d'acheter le billet ou si le retard imputable à la poursuite du voyage à bord d'un autre train ou à un réacheminement reste inférieur à soixante minutes.

Article 18

Assistance

1. En cas de retard de l'arrivée ou du départ, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des gares tient les voyageurs informés de la situation ainsi que des heures de départ et d'arrivée prévues, dès que ces informations sont disponibles.

2. En cas de retard visé au paragraphe 1, de plus de soixante minutes, les voyageurs se voient offrir gratuitement:

- a) des repas et des rafraîchissements en quantité raisonnable compte tenu du délai d'attente, s'il y en a à bord du train ou dans la gare, ou s'ils peuvent raisonnablement être livrés;
- b) un hébergement à l'hôtel ou ailleurs, ainsi que le transport entre la gare et le lieu d'hébergement, si un séjour d'une ou de plusieurs nuits devient nécessaire ou qu'un séjour supplémentaire s'impose, lorsque c'est matériellement possible;
- c) si le train est bloqué sur la voie, le transport entre le lieu où se trouve le train et la gare, l'autre point de départ ou la destination finale du service, lorsque c'est matériellement possible.

3. Si le service ferroviaire ne peut plus se poursuivre, les entreprises ferroviaires mettent en place dès que possible d'autres services de transport pour les voyageurs.

4. À la demande du voyageur, l'entreprise ferroviaire certifie sur le billet que le service ferroviaire a été retardé, qu'il a fait manquer une correspondance ou qu'il a été annulé, selon le cas.

5. Lors de l'application des paragraphes 1, 2 et 3, l'entreprise ferroviaire concernée accorde une attention particulière aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et des personnes qui les accompagnent.

CHAPITRE V

**PERSONNES HANDICAPÉES ET PERSONNES
À MOBILITÉ RÉDUITE**

Article 19

Droit au transport

1. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares établissent ou mettent en place des règles d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, avec la participation active d'organisations représentatives des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

2. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ne se voient compter aucun supplément pour leurs réservations et leurs billets. Une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets ou un voyageur ne peut refuser d'accepter une réservation ou d'émettre un billet pour une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite ou requérir qu'une telle personne soit accompagnée par une autre personne, sauf si cela est strictement nécessaire pour satisfaire aux règles d'accès visées au paragraphe 1.

Article 20

Communication d'informations aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite

1. Sur demande, une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets ou un voyageur fournit aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires ainsi que sur les conditions d'accès au matériel roulant conformément aux règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1, et informe les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite des équipements à bord.

2. Lorsqu'une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets et/ou un voyageur exerce la dérogation prévue à l'article 19, paragraphe 2, il en communique, sur demande, les raisons par écrit à la personne handicapée ou à mobilité réduite concernée, dans un délai de cinq jours ouvrables à compter de la date à laquelle la réservation ou l'émission du billet a été refusée ou à laquelle la condition d'accompagnement a été imposée.

Article 21

Accessibilité

1. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares veillent, par le respect des STI pour les personnes à mobilité réduite, à assurer l'accès des gares, des quais, du matériel roulant et des autres équipements aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2. En l'absence de personnel d'accompagnement à bord d'un train ou de personnel dans une gare, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, de permettre aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite d'avoir accès au transport ferroviaire.

Article 22

Assistance dans les gares

1. Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite part d'une gare dotée de personnel, y transite ou y arrive, le gestionnaire des gares lui fournit gratuitement l'assistance nécessaire pour embarquer dans le train pour lequel elle a acheté un billet ou débarquer d'un tel train, sans préjudice des règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1.

2. Les États membres peuvent prévoir une dérogation au paragraphe 1 dans le cas des personnes voyageant au moyen de services faisant l'objet d'un contrat de service public attribué conformément à la législation communautaire, à condition que l'autorité compétente ait pris d'autres mesures ou dispositions qui permettent de garantir la fourniture de services de transport d'un niveau d'accessibilité équivalent ou supérieur.

3. Dans les gares non dotées de personnel, l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire des gares veillent à ce que des informations aisément accessibles soient affichées conformément aux règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1, en ce qui concerne les gares dotées de personnel les plus proches et l'assistance mise directement à la disposition des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

Article 23

Assistance à bord

Sans préjudice des règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1, les entreprises ferroviaires fournissent gratuitement une assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, à bord du train et lors de l'embarquement et du débarquement.

Aux fins du présent article, on entend par assistance à bord les efforts faits, dans la mesure du raisonnable, pour permettre à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite d'avoir accès aux mêmes services à bord du train que ceux dont bénéficient les autres voyageurs si son handicap est tel ou sa mobilité est réduite à un point tel qu'elle ne peut avoir accès à ces services de façon autonome et sûre.

Article 24

Conditions auxquelles est fournie l'assistance

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares, les vendeurs de billets et les voyageurs coopèrent afin de fournir aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite l'assistance prévue aux articles 22 et 23 conformément aux points suivants:

- a) l'assistance est fournie à condition que l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire des gares, le vendeur de billets ou le voyageur auprès duquel le billet a été acheté se soit vu notifier, au moins quarante-huit heures à l'avance, le besoin d'assistance de la personne handicapée ou à mobilité réduite. Lorsque le billet permet d'effectuer plusieurs voyages, une seule notification suffit, pour autant que des informations suffisantes soient fournies sur les horaires des voyages ultérieurs;
- b) les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares, les vendeurs de billets et les voyageurs prennent toutes les mesures nécessaires pour la réception des notifications;
- c) si aucune notification n'est effectuée conformément au point a), l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire des gares s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, de fournir à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite une assistance qui lui permette de voyager;

- d) sans préjudice des pouvoirs d'autres entités en ce qui concerne les zones situées en dehors de la gare, le gestionnaire des gares ou toute autre personne autorisée indique les endroits, à l'intérieur et à l'extérieur de la gare, où les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite peuvent annoncer leur arrivée à la gare et, au besoin, demander une assistance;
- e) une assistance est fournie à condition que la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite se présente à l'endroit indiqué à une heure fixée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de la gare qui fournit l'assistance. L'heure fixée ne doit pas précéder de plus de soixante minutes l'heure de départ annoncée ou l'heure à laquelle tous les voyageurs ont été invités à se présenter à l'enregistrement. Si aucune heure n'a été fixée à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite, celle-ci se présente à l'endroit indiqué au moins trente minutes avant l'heure de départ annoncée ou avant l'heure à laquelle tous les voyageurs ont été invités à se présenter à l'enregistrement.

Article 25

Indemnisation relative à l'équipement de mobilité ou à un autre équipement spécifique

Si l'entreprise ferroviaire est responsable de la perte ou de l'endommagement, total ou partiel, d'un équipement de mobilité ou d'un autre équipement spécifique utilisé par les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite, aucune limite financière n'est applicable.

CHAPITRE VI

SÉCURITÉ, PLAINTES ET QUALITÉ DU SERVICE

Article 26

Sécurité personnelle des voyageurs

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les gestionnaires des gares prennent, en accord avec les autorités publiques, les mesures appropriées dans leurs domaines de compétence respectifs et les adaptent en fonction du niveau de sécurité défini par les autorités publiques pour assurer la sécurité personnelle des voyageurs dans les gares et à bord des trains, ainsi que pour gérer les risques. Ils coopèrent et s'échangent des informations sur les meilleures pratiques en matière de prévention des actes susceptibles de compromettre la sécurité.

Article 27

Plaintes

1. Les entreprises ferroviaires établissent un mécanisme de traitement des plaintes concernant les droits et obligations énoncés dans le présent règlement. Elles informent amplement les voyageurs de leurs coordonnées et de leur(s) langue(s) de travail.

2. Un voyageur peut déposer une plainte auprès de toute entreprise ferroviaire concernée. Dans un délai d'un mois, le destinataire de la plainte donne une réponse motivée ou, lorsque la situation le justifie, informe le voyageur de la date pour laquelle il peut s'attendre à une réponse, laquelle doit lui être donnée dans un délai de moins de trois mois à compter de la date de sa plainte.

3. L'entreprise ferroviaire publie, dans le rapport annuel visé à l'article 28, le nombre et les types de plaintes reçues, les plaintes traitées, les délais de réponse et les éventuelles mesures prises pour améliorer la situation.

Article 28

Normes de qualité du service

1. Les entreprises ferroviaires définissent des normes de qualité du service et mettent en œuvre un système de gestion de la qualité pour maintenir la qualité du service. Les normes de qualité du service couvrent au moins les points énumérés à l'annexe III.

2. Les entreprises ferroviaires évaluent leurs propres activités d'après les normes de qualité du service. Chaque année, elles publient à cet égard un rapport d'évaluation, qui accompagne leur rapport annuel. Les rapports sur la qualité du service sont publiés sur le site internet des entreprises ferroviaires. En outre, ces rapports sont mis à disposition sur le site internet de l'Agence ferroviaire européenne.

CHAPITRE VII

INFORMATION ET APPLICATION

Article 29

Information des voyageurs sur leurs droits

1. Lorsqu'ils vendent des billets de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares et les voyageurs informent les voyageurs des droits et des obligations que leur confère le présent règlement. Afin de se conformer à cette obligation d'information, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares et les voyageurs peuvent utiliser un résumé des dispositions du présent règlement préparé par la Commission dans toutes les langues officielles des institutions de l'Union européenne et mis à leur disposition.

2. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares informent les voyageurs de manière adéquate, dans la gare et à bord du train, des coordonnées permettant de contacter l'organisme ou les organismes désignés par les États membres en vertu de l'article 30.

Article 30

Application

1. Chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes chargés de l'application du présent règlement. Chaque organisme prend les mesures nécessaires pour garantir le respect des droits des voyageurs.

Chaque organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou entreprise ferroviaire en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses décisions.

Les États membres informent la Commission de la désignation d'un ou de plusieurs organismes conformément au présent paragraphe et de ses ou de leurs responsabilités.

2. Chaque voyageur peut porter plainte pour infraction alléguée au présent règlement auprès de l'organisme compétent désigné en vertu du paragraphe 1 ou auprès de tout autre organisme compétent désigné par un État membre.

Article 31

Coopération entre organismes chargés de l'application

Les organismes chargés de l'application visés à l'article 30 s'échangent des informations sur leurs travaux ainsi que sur leurs principes et pratiques de décision aux fins de coordonner leurs principes de décision dans toute la Communauté. La Commission les assiste dans cette tâche.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS FINALES

Article 32

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour en assurer la mise en œuvre. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces régime et mesures à la Commission, au plus tard le 3 juin 2010, et lui communiquent sans délai toute modification ultérieure les concernant.

Article 33

Annexes

Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en adaptant les annexes, à l'exception de l'annexe I, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 35, paragraphe 2.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 23 octobre 2007.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Article 34

Dispositions modificatives

1. Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant et nécessaires à la mise en œuvre des articles 2, 10 et 12 sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 35, paragraphe 2.

2. Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en adaptant les montants financiers visés dans le présent règlement, autres que ceux visés à l'annexe I, en fonction de l'inflation, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 35, paragraphe 2.

Article 35

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 11 bis de la directive 91/440/CEE.

2. 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.

Article 36

Rapport

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et les résultats du présent règlement, au plus tard le 3 décembre 2012, et notamment en ce qui concerne les normes de qualité du service.

Le rapport est fondé sur les informations qui doivent être fournies conformément au présent règlement et à l'article 10 ter de la directive 91/440/CEE. Il est assorti, le cas échéant, de propositions appropriées.

Article 37

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur vingt-quatre mois après la date de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Par le Conseil
Le président
M. LOBO ANTUNES

ANNEXE I

**EXTRAIT DES RÈGLES UNIFORMES CONCERNANT LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL
FERROVIAIRE DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)***Appendice A*

**de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée
par le protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999**

TITRE II

CONCLUSION ET EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT*Article 6***Contrat de transport**

1. Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.
2. Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat, qui reste soumis aux présentes règles uniformes.
3. Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

*Article 7***Titre de transport**

1. Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.
2. Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport:
 - a) le transporteur ou les transporteurs;
 - b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
 - c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.
3. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.
4. Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.
5. Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

*Article 8***Paiement et remboursement du prix de transport**

1. Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.
2. Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

*Article 9***Droit au transport. Exclusion du transport**

1. Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir:

- a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;
- b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;
- c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

2. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport, ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui:

- a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs;
- b) incommode de manière intolérable les autres voyageurs,

et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

*Article 10***Accomplissement des formalités administratives**

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

*Article 11***Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée**

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

TITRE III

TRANSPORT DE COLIS À MAIN, D'ANIMAUX, DE BAGAGES ET DE VÉHICULES

Chapitre I

Dispositions communes*Article 12***Objets et animaux admis**

1. Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommode les voyageurs ou à causer un dommage.

2. Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

3. Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières contenues dans les Conditions générales de transport.

4. Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce titre, sont transportées par rail, doit être conforme au règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

*Article 13***Vérification**

1. Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non-respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules, y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'État où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.
2. Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

*Article 14***Accomplissement des formalités administratives**

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules, y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque État.

Chapitre II

Colis à main et animaux*Article 15***Surveillance**

La surveillance des colis à main et des animaux qu'il prend avec lui incombe au voyageur.

Chapitre III

Bagages*Article 16***Expédition des bagages**

1. Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.
2. Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes règles uniformes.
3. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.
4. Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

*Article 17***Bulletin de bagages**

1. Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, paragraphe 5, s'applique par analogie.
2. Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages:
 - a) le transporteur ou les transporteurs;
 - b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.
3. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 18

Enregistrement et transport

1. Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.
2. Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.
3. Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Article 19

Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 20

Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire:

- a) son nom et son adresse;
- b) le lieu de destination.

Article 21

Droit de disposer des bagages

1. Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.
2. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22

Livraison

1. La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi.

Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

2. Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination:
 - a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;
 - b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

3. Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.
4. À défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.
5. Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.
6. Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au paragraphe 3.
7. L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.
8. Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

Chapitre IV

Véhicules

Article 23

Conditions de transport

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

Article 24

Bulletin de transport

1. Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.
2. Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, paragraphe 5, s'applique par analogie.
3. Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport:
 - a) le transporteur ou les transporteurs;
 - b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
 - c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives au transport des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.
4. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 25

Droit applicable

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les dispositions du chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

TITRE IV

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Chapitre I

Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

Article 26

Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sorte et quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.
2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:
 - a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
 - b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;
 - c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.
3. Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au paragraphe 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.
4. Les présentes règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au paragraphe 1.
5. Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes règles uniformes.

Article 27

Dommages-intérêts en cas de mort

1. En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:
 - a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
 - b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.
2. Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28

Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

*Article 29***Réparation d'autres préjudices corporels**

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

*Article 30***Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures**

1. Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, paragraphe 2, et à l'article 28, lettre b), doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, paragraphe 2, le demandent.

2. Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du paragraphe 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

*Article 31***Autres moyens de transport**

1. Sous réserve du paragraphe 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

2. Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, paragraphe 1, et à l'article 33, paragraphe 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

3. Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes règles uniformes.

Chapitre II

Responsabilité en cas d'observation de l'horaire*Article 32***Responsabilité en cas de suppression, de retard ou de correspondance manquée**

1. Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes:

- a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
- b) une faute du voyageur; ou
- c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

3. Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au paragraphe 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

Chapitre III

Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

SECTION 1

Colis à main et animaux

Article 33

Responsabilité

1. En cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.

2. Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du titre IV, à l'exception de l'article 51, et le titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34

Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, paragraphe 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 35

Exonération de responsabilité

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

SECTION 2

Bagages

Article 36

Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison, ainsi que du retard à la livraison.

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre aux bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

3. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou à plusieurs des faits ci-après:

- a) absence ou défectuosité de l'emballage;
- b) nature spéciale des bagages;
- c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 37

Charge de la preuve

1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, paragraphe 2, incombe au transporteur.

2. Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, paragraphe 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 38

Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 39

Transporteur substitué

1. Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

2. Toutes les dispositions des présentes règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toute autre personne au service de laquelle le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

3. Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

4. Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

5. Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes règles uniformes.

6. Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 40

Présomption de perte

1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 22, paragraphe 3.

2. Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

3. Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au paragraphe 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.

4. Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au paragraphe 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et aux prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

*Article 41***Indemnité en cas de perte**

1. En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts:
 - a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis;
 - b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

2. Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

*Article 42***Indemnité en cas d'avarie**

1. En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.
2. L'indemnité n'excède pas:
 - a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
 - b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

*Article 43***Indemnité en cas de retard à la livraison**

1. En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours:
 - a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;
 - b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

2. En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au paragraphe 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.
3. En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au paragraphe 1 est payée pour la partie non perdue.
4. En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au paragraphe 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.
5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au paragraphe 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

SECTION 3

Véhicules

Article 44

Indemnité en cas de retard

1. En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.
2. Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

Article 45

Indemnité en cas de perte

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'excède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

Article 46

Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

1. En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (par exemple, coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.
2. En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au paragraphe 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 47

Droit applicable

Sous réserve des dispositions de la présente section, les dispositions de la section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

Chapitre IV

Dispositions communes

Article 48

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 49

Conversion et intérêts

1. Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours au jour et au lieu du paiement de l'indemnité.

2. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
3. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.
4. En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.
5. En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 50

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et des prescriptions d'un État réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 51

Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 52

Autres actions

1. Dans tous les cas où les présentes règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces règles uniformes.
2. Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

TITRE V

RESPONSABILITÉ DU VOYAGEUR

Article 53

Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage:

- a) résultant du non respect de ses obligations en vertu
 1. des articles 10, 14 et 20;
 2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport; ou
 3. du règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID); ou
- b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,

à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur en vertu des articles 26 et 33, paragraphe 1.

TITRE VI

EXERCICE DES DROITS*Article 54***Constatation de perte partielle ou d'avarie**

1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.
2. Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.
3. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule, ainsi que la cause et le montant du dommage, soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et aux prescriptions de l'État où la constatation a lieu.

*Article 55***Réclamations**

1. Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant, dans l'État de domicile ou de résidence habituelle du voyageur, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.
2. Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, paragraphes 2 et 3.
3. Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

*Article 56***Transporteurs qui peuvent être actionnés**

1. L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, paragraphe 5.
2. Sous réserve du paragraphe 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.
3. Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au paragraphe 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.
4. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.
5. L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux paragraphes 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.
6. Dans la mesure où les présentes règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.
7. Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

*Article 58***Extinction de l'action en cas de mort et de blessures**

1. Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, paragraphe 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.
2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte si:
 - a) dans le délai prévu au paragraphe 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, paragraphe 1;
 - b) dans le délai prévu au paragraphe 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;
 - c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
 - d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

*Article 59***Extinction de l'action née du transport des bagages**

1. L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.
2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte:
 - a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si:
 1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;
 2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;
 - b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci:
 1. demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages; et
 2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison;
 - c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, paragraphe 3;
 - d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

*Article 60***Prescription**

1. La période de validité des actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs est:
 - a) pour le voyageur, de trois ans à compter du lendemain de l'accident;
 - b) pour les autres ayants droit, de trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

2. La période de validité des autres actions nées du contrat de transport est d'un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3. La prescription prévue au paragraphe 2 court pour l'action:

- a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, paragraphe 3;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

4. [...]

5. [...]

6. Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

TITRE VII

RAPPORTS DES TRANSPORTEURS ENTRE EUX

Article 61

Partage du prix de transport

1. Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.
2. L'article 6, paragraphe 3, l'article 16, paragraphe 3, et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

Article 62

Droit de recours

1. Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes règles uniformes a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:
 - a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
 - b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
 - c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.
2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 63

Procédure de recours

1. Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

2. Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.
3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.
4. Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'État sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.
5. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes, selon le paragraphe 4, celle devant laquelle il introduira son recours.
6. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 64

Accords au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

ANNEXE II

**INFORMATIONS MINIMALES QUE DOIVENT FOURNIR LES ENTREPRISES FERROVIAIRES
ET/OU LES VENDEURS DE BILLETS****Partie I: informations préalables au voyage**

Conditions générales applicables au contrat

Horaires et conditions pour le voyage le plus rapide

Horaires et conditions pour les tarifs les plus bas

Accessibilité, conditions d'accès et disponibilité à bord d'équipements pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite

Accessibilité et conditions d'accès pour les bicyclettes

Disponibilité de sièges en zones fumeur et non fumeur, en première et en deuxième classes, ainsi que de couchettes et de places en wagons-lits

Toute activité susceptible d'interrompre ou de retarder les services

Disponibilité de services à bord

Procédures de réclamation pour les bagages perdus

Procédures de dépôt des plaintes

Partie II: informations pendant le voyage

Services à bord

Gare suivante

Retards

Correspondances principales

Questions relatives à la sécurité et à la sûreté

ANNEXE III

NORMES MINIMALES DE QUALITÉ DU SERVICE

Informations et billets

Ponctualité des services et principes généraux en vue de faire face à des perturbations des services

Annulations de services

Propreté du matériel roulant et des équipements des gares (qualité de l'air dans les voitures, hygiène des équipements sanitaires, etc.)

Enquête de satisfaction de la clientèle

Traitement des plaintes, remboursements et indemnisation en cas de non-respect des normes de qualité du service

Assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite

RÈGLEMENT (CE) N° 1372/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 octobre 2007

modifiant le règlement (CE) n° 577/98 du Conseil relatif à l'organisation d'une enquête par sondage sur les forces de travail dans la Communauté

(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 285, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à la stratégie de Lisbonne, et comme confirmé en 2005 dans son évaluation à mi-parcours, l'Europe doit concentrer ses efforts sur la croissance et l'emploi pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés à Lisbonne.

(2) L'élargissement de la Communauté et le fonctionnement du marché intérieur demandent de plus en plus de données comparables permettant l'évaluation de l'impact sur le marché du travail de la structure et de la distribution des salaires dans l'optique notamment d'apprécier les progrès réalisés en matière de cohésion économique et sociale.

(3) Pour mener à bien les tâches qui lui incombent, la Commission a besoin de données sur la distribution des salaires par caractéristique socio-économique et pour différents types d'emplois salariés; ces données sont essentielles pour analyser et interpréter le marché du travail et l'évolution de la structure de la population active. À cet égard, les avantages de disposer de données sur les salaires ventilées par décile en relation avec d'autres caractéristiques de l'emploi sont largement reconnus.

(4) L'enquête communautaire sur les forces de travail est la première source de référence et celle qui fait le plus autorité en matière d'informations sur le marché du travail dans l'Union européenne; des informations sur le salaire, en tant

que variable fondamentale pour expliquer les comportements sur le marché du travail, doivent constituer une composante type de cette enquête afin de permettre une analyse plus approfondie de ce marché.

(5) Le comité du programme statistique, institué par la décision 89/382/CEE, Euratom du Conseil ⁽²⁾, a été consulté conformément à l'article 3 de ladite décision.

(6) Le règlement (CE) n° 577/98 du Conseil ⁽³⁾ doit être modifié en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 577/98 est modifié comme suit:

1) À l'article 4, paragraphe 1, le point l) est remplacé par le texte suivant:

«l) salaire de l'emploi principal;».

2) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 6***Transmission des résultats**

Au plus tard douze semaines après la fin de la période de référence, les États membres transmettent à Eurostat les résultats de l'enquête, sans éléments d'identification directe.

Les données concernant la caractéristique d'enquête "salaire de l'emploi principal" peuvent être transmises à Eurostat dans les vingt et un mois après la fin de la période de référence lorsqu'elles proviennent de sources administratives.»

⁽¹⁾ Avis du Parlement européen du 10 juillet 2007 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 9 octobre 2007.

⁽²⁾ JO L 181 du 28.6.1989, p. 47.

⁽³⁾ JO L 77 du 14.3.1998, p. 3. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2257/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 336 du 23.12.2003, p. 6).

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 23 octobre 2007.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le président
M. LOBO ANTUNES

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2007/58/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 octobre 2007

modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité, au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 31 juillet 2007 ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁴⁾ visait à faciliter l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et à accroître leur efficacité.

(2) La directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des

capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ⁽⁵⁾ a pour objet les principes et les procédures à suivre pour la fixation et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et pour la répartition des capacités de cette infrastructure.

(3) Dans son livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», la Commission a annoncé son intention de poursuivre la réalisation du marché intérieur des services ferroviaires en proposant une ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs.

(4) La présente directive porte sur l'ouverture du marché pour les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs à l'intérieur de la Communauté et ne devrait donc pas porter sur les services entre un État membre et un pays tiers. Les États membres devraient, en outre, pouvoir exclure du champ d'application de la présente directive les services transitant par la Communauté.

(5) La situation actuelle des services ferroviaires internationaux est très contrastée. D'un côté, les services à longue distance (par exemple les trains de nuit) connaissent des difficultés et plusieurs d'entre eux ont récemment été supprimés par les entreprises ferroviaires qui les exploitent afin de limiter les pertes. De l'autre, le marché des services internationaux à grande vitesse a connu une forte augmentation de trafic et son développement vigoureux va se poursuivre avec le doublement et l'interconnexion du réseau transeuropéen à grande vitesse à l'horizon 2010. Néanmoins, dans les deux cas, la pression due à la concurrence des compagnies aériennes à bas coûts est forte. Il est par conséquent indispensable d'encourager les nouvelles initiatives en favorisant la concurrence entre entreprises ferroviaires.

⁽¹⁾ JO C 221 du 8.9.2005, p. 56.

⁽²⁾ JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 28 septembre 2005 (JO C 227 E du 21.9.2006, p. 460), position commune du Conseil du 24 juillet 2006 (JO C 289 E du 28.11.2006, p. 30) et position du Parlement européen du 18 janvier 2007 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 25 septembre 2007 et décision du Conseil du 26 septembre 2007.

⁽⁴⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

⁽⁵⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44), rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.

- (6) Une ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs s'avère impossible sans modalités d'accès à l'infrastructure, sans progrès sensibles dans le domaine de l'interopérabilité et sans encadrement strict de la sécurité ferroviaire au niveau national et européen. L'ensemble de ces éléments est désormais en place à la suite de la transposition de la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽¹⁾, de la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer ⁽²⁾, de la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽³⁾, de la directive 2001/14/CE et de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer ⁽⁴⁾. Il est nécessaire que ce nouveau cadre réglementaire s'appuie sur une pratique établie et consolidée d'ici à la date proposée pour l'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs. Ceci nécessitera un certain temps. Le 1^{er} janvier 2010 devrait donc constituer la date butoir pour l'ouverture du marché.
- (7) Le nombre de services ferroviaires sans arrêts intermédiaires est très limité. Pour les trajets qui comportent des arrêts intermédiaires, il est indispensable d'autoriser les nouveaux entrants sur le marché à prendre et à déposer des voyageurs en cours de route afin de garantir que ces opérations aient une chance réelle d'être économiquement rentables et d'éviter d'infliger un désavantage aux concurrents potentiels par rapport aux opérateurs existants, qui ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs en cours de route. Il convient que ce droit ne porte pas atteinte aux réglementations communautaires et nationales relatives à la politique de la concurrence.
- (8) L'introduction de nouveaux services librement accessibles et internationaux comportant des arrêts intermédiaires ne devrait pas être utilisée pour réaliser l'ouverture du marché pour les services intérieurs de transport de voyageurs mais devrait simplement concerner les arrêts qui sont connexes au trajet international. Dans cet esprit, leur introduction devrait concerner les services dont l'objet principal est le transport de voyageurs sur un trajet international. Afin de déterminer si tel est l'objet principal du service, il convient de prendre en compte des critères comme la part du chiffre d'affaires, et du volume, provenant du transport national de voyageurs ou du transport international de voyageurs, et la longueur du service. C'est à l'organisme de contrôle national respectif qu'il devrait incomber de le déterminer à la demande d'une partie intéressée.
- (9) Le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ⁽⁵⁾ autorise les États membres et les autorités locales à attribuer des contrats de service public. Ces contrats peuvent comporter des droits exclusifs pour l'exploitation de certains services. Il est donc nécessaire de veiller à la cohérence entre les dispositions de ce règlement et le principe de l'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs.
- (10) L'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs, qui inclut le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet d'un service international, y compris dans des gares situées dans un même État membre, peut avoir des incidences sur l'organisation et le financement des services de transport de voyageurs par rail fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la possibilité de limiter le droit d'accès au marché lorsque ledit droit compromettrait l'équilibre économique de ces contrats de service public et lorsque l'organisme de contrôle visé à l'article 30 de la directive 2001/14/CE donne son accord sur la base d'une analyse économique objective, après une demande des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public.
- (11) Certains États membres ont déjà pris des mesures en vue de l'ouverture du marché pour les services de transport ferroviaire de voyageurs par une mise en concurrence ouverte et transparente pour la fourniture de certains de ces services. Ils ne devraient pas avoir à fournir un plein accès aux services internationaux de transport de voyageurs car cette concurrence pour le droit d'utiliser certaines routes ferroviaires donne une idée suffisante de la valeur réelle de l'exploitation de ces services.
- (12) L'évaluation d'une éventuelle atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public devrait prendre en compte des critères prédéterminés comme les répercussions sur la rentabilité des services qui sont inclus dans le contrat de service public, y compris les répercussions sur le coût net pour l'autorité publique compétente qui a attribué le contrat, la demande émanant des voyageurs, la fixation du prix des billets, les accords en matière de billetterie, la localisation et le nombre d'arrêts des deux côtés de la frontière ainsi que l'horaire et la fréquence du nouveau service proposé. Sur la base de cette évaluation et de la décision de l'organisme de contrôle compétent, les États membres pourraient autoriser, modifier ou refuser le droit d'accès demandé pour le service international de transport de voyageurs, y compris la perception d'une redevance auprès de l'opérateur d'un nouveau service international de transport de voyageurs, en accord avec l'analyse économique et conformément au droit communautaire et aux principes d'égalité et de non-discrimination.

(1) JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.

(2) JO L 164 du 30.4.2004, p. 164, rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 58.

(3) JO L 75 du 15.3.2001, p. 26.

(4) JO L 164 du 30.4.2004, p. 44, rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.

(5) Voir p. 1 du présent Journal officiel.

- (13) Afin de contribuer à l'exploitation de services de transport de voyageurs sur les lignes remplissant une obligation de service public, les États membres devraient pouvoir permettre aux autorités compétentes pour ces services de prélever une redevance sur les services de transport de voyageurs qui relèvent de leur compétence. Cette redevance devrait participer au financement des obligations de service public fixées par les contrats de service public attribués conformément au droit communautaire. Elle devrait respecter le droit communautaire, en particulier les principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité.
- (14) L'organisme de contrôle devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné. Ainsi, si pour des raisons organisationnelles ou juridiques, il est étroitement lié à l'autorité compétente concernée par l'attribution du contrat de service public en question, son indépendance fonctionnelle devrait être garantie. Les compétences de l'organisme de contrôle devraient être étendues de manière à lui permettre d'évaluer l'objectif d'un service international et, le cas échéant, l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants.
- (15) La présente directive constitue une nouvelle phase de l'ouverture du marché ferroviaire. Certains États membres ont déjà ouvert le marché pour les services internationaux de transport de voyageurs sur leur territoire. À cet égard, la présente directive ne devrait pas être considérée comme instaurant pour ces États membres l'obligation d'accorder, avant le 1^{er} janvier 2010, des droits d'accès aux entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence dans un État membre dans lequel des droits similaires ne sont pas accordés.
- (16) Afin d'encourager les investissements pour les services utilisant des infrastructures spécialisées, comme notamment des liaisons à grande vitesse, les candidats doivent pouvoir planifier et disposer d'une sécurité juridique reflétant l'ampleur d'investissements importants et à long terme. Il devrait donc leur être généralement permis de conclure des accords-cadres d'une durée pouvant atteindre quinze ans.
- (17) Les organismes de contrôle nationaux devraient, sur la base de l'article 31 de la directive 2001/14/CE, échanger des informations et, s'il y a lieu dans des cas particuliers, coordonner leurs principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public. Ils devraient progressivement établir des lignes directrices fondées sur leur expérience.
- (18) Il convient que l'application de la présente directive soit évaluée sur la base d'un rapport présenté par la Commission deux ans après la date d'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs. Ce rapport devrait aussi porter sur le développement du marché, en ce compris l'état de préparation en vue d'une ouverture supplémentaire du marché des services ferroviaires de voyageurs. Dans ce rapport, la Commission devrait aussi analyser les différents modèles pour l'organisation de ce marché, ainsi que l'impact de la présente directive sur les contrats de service public et leur financement. Pour ce faire, la Commission devrait tenir compte de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1370/2007 ainsi que des différences intrinsèques entre les États membres (densité des réseaux, nombre de passagers, distance moyenne parcourue). Dans son rapport, la Commission devrait, si nécessaire, proposer des mesures complémentaires pour faciliter une telle ouverture du marché et devrait évaluer l'impact de ces mesures.
- (19) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre des directives 91/440/CEE et 2001/14/CE 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 Commission ⁽¹⁾.
- (20) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier les annexes de ces directives. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels des directives précitées, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (21) Si un État membre n'a pas de système ferroviaire et n'envisage pas d'en avoir un dans l'immédiat, l'obligation qui lui serait faite de transposer et de mettre en œuvre les directives 91/440/CEE et 2001/14/CE aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, un État membre dans cette situation devrait être exempté, tant qu'il ne dispose pas d'un système ferroviaire, de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre ces directives.
- (22) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir le développement des chemins de fer communautaires, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres eu égard à la nécessité d'assurer des conditions d'accès à l'infrastructure équitables et non discriminatoires et de tenir compte de la dimension manifestement internationale de segments importants des réseaux ferroviaires et peut donc, en raison de la nécessité d'une action transnationale coordonnée, être mieux réalisé 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 tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (23) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽²⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.

(1) 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).

(2) JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

(24) Il convient donc de modifier les directives 91/440/CEE et 2001/14/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 91/440/CEE est modifiée comme suit:

1) À l'article 2, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Les États membres peuvent exclure du champ d'application de la présente directive tout service ferroviaire effectué en transit dans la Communauté et qui a son origine et sa destination hors du territoire de la Communauté.»

2) À l'article 3, le quatrième tiret est supprimé.

3) À l'article 3, après le cinquième tiret, le tiret suivant est ajouté:

«— "service international de transport de voyageurs": un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;»

4) À l'article 3, après le sixième tiret, le tiret suivant est ajouté:

«— "transit": la traversée du territoire de la Communauté qui s'effectue sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire.»

5) À l'article 5, paragraphe 3, le premier tiret est supprimé.

6) À l'article 8, premier alinéa, les termes «et les regroupements internationaux» sont supprimés.

7) À l'article 10, le paragraphe 1 est supprimé.

8) À l'article 10, les paragraphes suivants sont insérés:

«3 bis. Les entreprises ferroviaires relevant du champ d'application de l'article 2 se voient accorder, au plus tard le 1^{er} janvier 2010, un droit d'accès à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Au cours d'un service international de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre.

Le droit d'accès à l'infrastructure des États membres pour lesquels le transport international de voyageurs par train représente plus de la moitié du chiffre d'affaires voyageurs des entreprises ferroviaires desdits États membres est accordé au plus tard le 1^{er} janvier 2012.

Il incombe à l'organisme ou aux organismes de contrôle visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents, à la suite d'une demande des autorités compétentes et/ou des entreprises ferroviaires concernées.

3 ter. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé au paragraphe 3 bis sur les services entre un lieu de départ et une destination qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public conformes à la législation communautaire en vigueur. Une telle limitation ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de prendre des voyageurs dans une gare située sur le trajet d'un service international et de les déposer dans une autre, y compris dans des gares situées dans un même État membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public.

C'est à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétent(s) visé(s) à l'article 30 de la directive 2001/14/CE qu'il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique en se fondant sur une analyse économique objective et sur la base de critères prédéterminés, après une demande:

- de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public,
- de toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article,
- du gestionnaire de l'infrastructure, ou
- de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle ou aux organismes de contrôle compétent(s) les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées s'il y a lieu, et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. L'organisme de contrôle motive sa décision et précise le délai et les conditions dans lesquels

- l'autorité ou les autorités compétentes concernées,
- le gestionnaire de l'infrastructure,

— l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public, ou

— l'entreprise ferroviaire demandant l'accès,

peuvent demander à ce que la décision soit réexaminée.

3 quater. Les États membres peuvent également limiter le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans des gares situées dans un même État membre sur le trajet d'un service international de transport de voyageurs lorsqu'un droit exclusif de transport de voyageurs entre ces gares a été accordé au titre d'un contrat de concession attribué avant le 4 décembre 2007 selon une procédure de mise en concurrence équitable et conformément aux principes pertinents du droit communautaire. Cette limitation peut être maintenue pour la durée initiale du contrat ou une durée de quinze ans, la période la plus courte étant retenue.

3 quinquies. Les dispositions de la présente directive n'exigent pas d'un État membre qu'il accorde, avant le 1^{er} janvier 2010, le droit d'accès visé au paragraphe 3 bis aux entreprises ferroviaires et aux filiales qu'elles contrôlent directement ou indirectement et qui sont titulaires d'une licence dans un État membre qui n'accorde pas de droits d'accès de nature similaire.

3 sexes. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que les décisions visées aux paragraphes 3 ter, 3 quater et 3 quinquies soient soumises à un contrôle juridictionnel.

3 septies. Sans préjudice du paragraphe 3 ter, les États membres peuvent, dans les conditions prévues au présent article, autoriser l'autorité chargée des transports ferroviaires à prélever auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs une redevance sur l'exploitation de liaisons qui relèvent de la compétence de cette autorité et qui sont effectuées entre deux gares de cet État membre.

Dans ce cas, les entreprises ferroviaires assurant des services nationaux ou internationaux de transport de voyageurs sont soumises au même prélèvement sur l'exploitation de ces liaisons qui relèvent de la compétence de cette autorité.

La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit communautaire. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne peut pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

La redevance est prélevée conformément au droit communautaire, et respecte en particulier les principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité, notamment entre le prix moyen du service au voyageur et le

niveau de la redevance. La totalité des redevances prélevées en application du présent paragraphe ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport ferroviaire de voyageurs sur lequel elles sont prélevées.

Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Les États membres communiquent ces informations à la Commission.»

9) À l'article 10, le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. D'ici le 1^{er} janvier 2009, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive.

Ce rapport porte sur:

- la mise en œuvre de la présente directive dans les États membres, en particulier son impact dans les États membres visés au paragraphe 3 bis, alinéa 2, et les travaux effectivement réalisés par les différentes instances concernées,
- l'évolution du marché, en particulier les tendances du trafic international, les activités menées par tous les acteurs du marché, y compris les nouveaux arrivants, et leur part de marché.»

10) À l'article 10, le paragraphe suivant est ajouté:

«9. Pour le 31 décembre 2012, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport concernant la mise en œuvre des dispositions prévues aux paragraphes 3 bis à 3 septies.

L'application de la présente directive est évaluée sur la base d'un rapport présenté par la Commission deux ans après la date d'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs.

Ce rapport porte aussi sur le développement du marché, en ce compris l'état de préparation en vue d'une ouverture supplémentaire du marché ferroviaire. Dans son rapport, la Commission analyse aussi les différents modèles pour l'organisation de ce marché, ainsi que l'impact de la présente directive sur les contrats de service public et leur financement. Pour ce faire, la Commission tient compte de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (*) ainsi que des différences intrinsèques entre les États membres (densité des réseaux, nombre de passagers, distance moyenne parcourue). Dans son rapport, la Commission propose, si nécessaire, des mesures complémentaires pour faciliter une telle ouverture du marché et évalue l'impact de ces mesures.

(*) JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.»

11) À l'article 11, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en ce qui concerne l'adaptation de ses annexes sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11 *bis*, paragraphe 3.»

12) À l'article 11, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. 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.»

13) À l'article 15, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.»

Article 2

La directive 2001/14/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 1^{er}, paragraphe 3, le point suivant est ajouté:

«e) les opérations de transport sous forme de services ferroviaires qui sont réalisées en transit dans la Communauté.»

2) À l'article 2, le point suivant est ajouté:

«n) "transit": la traversée du territoire de la Communauté qui s'effectue sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire.»

3) À l'article 13, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs tels qu'ils sont définis à l'article 3 de la directive 91/440/CEE, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés. Afin de pouvoir évaluer l'objectif d'un service international de transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents, ainsi que l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, les organismes de contrôle veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 10, paragraphe 3 *ter*, de la directive 91/440/CEE et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informées.»

4) À l'article 17, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée

initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

5 *bis*. Pour les services utilisant une infrastructure spécialisée au sens de l'article 24 et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités — notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons — qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 27.

À partir du 1^{er} janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1^{er} janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organisme de contrôle visé à l'article 30 est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.»

5) À l'article 30, paragraphe 1, la phrase suivante est ajoutée avant la dernière phrase:

«Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.»

6) À l'article 34, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en ce qui concerne l'adaptation de ses annexes sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 35, paragraphe 3.»

7) À l'article 35, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. 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.»

8) À l'article 38, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.»

Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 4 juin 2009. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 régi par la présente directive.

3. Les dispositions de l'article premier, points 2, 5, 6 et 7, s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2010.

Article 4

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 octobre 2007.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

M. LOBO ANTUNES

DIRECTIVE 2007/59/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 23 octobre 2007****relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité, au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 31 juillet 2007 ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires exige que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, qu'il soit conforme aux règles nationales de sécurité, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), et que les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes soient appliqués. Ces systèmes de gestion de la sécurité prévoient, entre autres, des programmes de formation du personnel et des mécanismes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence.
- (2) La directive 2004/49/CE prévoit que pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité.
- (3) En vertu de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁵⁾, les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence ont, depuis le 15 mars 2003, un droit d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire pour les services

de fret ferroviaire internationaux et auront, au plus tard à partir de 2007, un droit d'accès à l'ensemble du réseau pour les services de fret ferroviaire nationaux et internationaux. Cette extension progressive des droits d'accès conduira inéluctablement à une augmentation des passages de conducteurs de train aux frontières nationales. Il en résultera une demande croissante de conducteurs formés et certifiés pour travailler dans plus d'un État membre.

- (4) Une étude réalisée en 2002 par la Commission a relevé une grande diversité des législations des États membres concernant les conditions de certification des conducteurs de trains. Pour faire face à cette diversité, tout en maintenant le haut niveau de sécurité actuel du système ferroviaire dans la Communauté, il convient donc d'arrêter des règles communautaires pour la certification des conducteurs de trains.
- (5) Ces règles communautaires devraient contribuer également à la réalisation des politiques communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs, la liberté d'établissement et la libre prestation des services dans le cadre de la politique commune des transports, tout en évitant toute distorsion de concurrence.
- (6) Ces dispositions communes devraient surtout avoir pour objet de faciliter la mobilité des conducteurs de trains non seulement d'un État membre à l'autre, mais aussi d'une entreprise ferroviaire à l'autre et, d'une manière générale, la reconnaissance des licences et des attestations complémentaires harmonisées par tous les acteurs du secteur ferroviaire. À cet effet, il est nécessaire d'établir des exigences minimales auxquelles le candidat devrait satisfaire pour obtenir la licence ou l'attestation complémentaire harmonisée.
- (7) La présente directive fait suite, en s'en inspirant très largement, à l'accord paritaire historique conclu entre la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et la Communauté européenne du rail (CER) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière ⁽⁶⁾.
- (8) Même si un État membre exclut du champ d'application de la présente directive les conducteurs opérant exclusivement sur certaines catégories de systèmes, de réseaux ou d'infrastructures ferroviaires, cela ne devrait limiter en aucune manière son obligation de respecter la validité des licences sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne ou des attestations complémentaires harmonisées sur l'infrastructure concernée.

⁽¹⁾ JO C 221 du 8.9.2005, p. 64.⁽²⁾ JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 28 septembre 2005 (JO C 227 E du 21.9.2006, p. 464), position commune du Conseil du 14 septembre 2006 (JO C 289 E du 28.11.2006, p. 42), position du Parlement européen du 18 janvier 2007 (non encore parue au Journal officiel), résolution législative du Parlement européen du 25 septembre 2007 et décision du Conseil du 26 septembre 2007.⁽⁴⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44, rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.⁽⁵⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).⁽⁶⁾ JO L 195 du 27.7.2005, p. 18.

- (9) Les exigences à prévoir devraient concerner au moins l'âge minimal requis pour la conduite d'un train, l'aptitude physique du candidat et son aptitude psychologique sur le plan professionnel, son expérience professionnelle et ses connaissances dans certaines matières liées à la conduite d'un train, ainsi que la connaissance des infrastructures qu'il aura à parcourir et de la langue utilisée sur celles-ci.
- (10) Afin d'en améliorer le rapport coût-efficacité, la formation que devraient suivre les conducteurs de train pour obtenir l'attestation complémentaire harmonisée devrait mettre l'accent, dans la mesure où cela est possible et souhaitable du point de vue de la sécurité, sur les services spécifiques à assurer par le conducteur, par exemple, les manœuvres, les services de maintenance et les services de transport de passagers ou de marchandises. Lors de l'évaluation de la mise en œuvre de la présente directive, l'Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée «Agence») devrait déterminer s'il y a lieu de modifier les exigences de formation indiquées à l'annexe afin de mieux refléter la nouvelle structure émergente du marché.
- (11) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure qui délivrent les attestations complémentaires harmonisées peuvent assurer eux-mêmes des formations portant sur les connaissances professionnelles générales, les connaissances linguistiques, et les connaissances relatives au matériel roulant et aux infrastructures. Néanmoins, en ce qui concerne les examens, il convient d'éviter tout conflit d'intérêts, sans exclure la possibilité que l'examineur fasse partie de l'entreprise ferroviaire ou de l'entité gestionnaire de l'infrastructure délivrant l'attestation complémentaire harmonisée.
- (12) Conformément à l'article 13, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sont responsables du niveau de formation des conducteurs qu'ils emploient. Dans ce but, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure devraient tenir compte de la formation et des compétences déjà acquises par ces conducteurs, et ce conformément à l'article 13, paragraphe 3, de ladite directive. Il importe également de veiller à ce qu'un nombre suffisant de conducteurs soient formés. Dans ce contexte, il est, toutefois, nécessaire de prendre des mesures garantissant que les investissements consentis par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure pour la formation d'un conducteur ne profitent pas indûment à une autre entreprise ferroviaire ou un autre gestionnaire de l'infrastructure, dans le cas où ce conducteur les quitte volontairement pour cette entreprise ferroviaire ou ce gestionnaire de l'infrastructure. Ces mesures peuvent être de toute nature, comme, par exemple, la législation nationale, des conventions collectives de travail, des clauses contractuelles qui lient les conducteurs aux employeurs, ou encore des accords qui règlent les conditions de reprise des conducteurs d'une société par une autre lorsque les conducteurs sont partie prenante à ces accords.
- (13) Les compétences ainsi que les conditions de santé et de sécurité du personnel sont en cours de définition dans le cadre des directives relatives à l'interopérabilité, notamment au niveau des STI en matière de gestion du trafic et des opérations de trafic. Il convient d'assurer la cohérence entre les STI et les annexes de la présente directive. La Commission y parviendra en modifiant les STI correspondantes ou en les adaptant à la présente directive et à ses annexes en utilisant les procédures prévues par la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ⁽¹⁾ et par la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel ⁽²⁾.
- (14) Afin d'accroître la liberté de circulation des travailleurs et la sécurité sur le système ferroviaire de la Communauté, il convient de prêter une attention particulière aux autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité dans les locomotives et les trains. Par conséquent, les États membres devraient veiller à ce que les autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité satisfassent aux exigences minimales indiquées dans les STI en matière de gestion du trafic et des opérations de trafic. En tenant compte des plans nationaux de mise en œuvre que les États membres doivent notifier dans le cadre de la mise en œuvre de ces STI, l'Agence devrait déterminer les options possibles pour la certification des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité et évaluer l'impact de ces différentes options. Sur la base de ce rapport, la Commission devrait présenter, s'il y a lieu, une proposition sur les conditions et les procédures pour la certification des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité dans les locomotives et les trains.
- (15) Les exigences applicables aux licences et aux attestations complémentaires harmonisées dans la présente directive devraient porter exclusivement sur les conditions légales habilitant le conducteur à conduire un train. L'ensemble des autres exigences légales, compatibles avec le droit communautaire et appliquées de manière non discriminatoire, qui portent sur les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, l'infrastructure et le matériel roulant, devrait aussi être respecté pour qu'un conducteur soit autorisé à conduire un train sur une infrastructure déterminée.
- (16) La présente directive devrait être sans préjudice de la mise en œuvre de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽³⁾, et du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données ⁽⁴⁾.

(1) JO L 235 du 17.9.1996, p. 6. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/32/CE de la Commission (JO L 141 du 2.6.2007, p. 63).

(2) JO L 110 du 20.4.2001, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/32/CE de la Commission.

(3) JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

(4) JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

- (17) Pour garantir l'uniformité et la transparence requises, il convient que la Communauté définisse un modèle unique de certification, reconnu mutuellement par les États membres, attestant le respect, par les conducteurs de train, de certaines exigences minimales ainsi que leurs qualifications professionnelles et connaissances linguistiques, en laissant la responsabilité, d'une part, aux autorités compétentes des États membres de la délivrance de la licence et, d'autre part, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure de la délivrance des attestations complémentaires harmonisées.
- (18) L'Agence devrait examiner également l'utilisation d'une carte à puce au lieu de la licence et des attestations complémentaires harmonisées. Une telle carte à puce aurait l'avantage de combiner ces deux éléments en un et de pouvoir en même temps être utilisée dans le cadre d'autres applications soit dans le domaine de la sécurité, soit dans le domaine de la gestion des conducteurs.
- (19) L'ensemble des informations contenues dans les licences, les attestations complémentaires harmonisées et les registres de licences et d'attestations complémentaires harmonisées devrait être exploité par les autorités de sécurité pour faciliter l'évaluation de la certification du personnel prévue aux articles 10 et 11 de la directive 2004/49/CE et accélérer la délivrance des certificats de sécurité prévus auxdits articles.
- (20) L'emploi de conducteurs de train certifiés conformément à la présente directive ne devrait pas dispenser les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure de l'obligation de mettre en place un système de suivi et de contrôle interne des compétences et des comportements de leurs conducteurs de train en application de l'article 9 et de l'annexe III de la directive 2004/49/CE, et devrait faire partie de ce système. L'attestation complémentaire harmonisée ne devrait décharger ni les entreprises ferroviaires ni les gestionnaires de l'infrastructure de leur responsabilité en matière de sécurité et, en particulier, de formation de leur personnel.
- (21) Certaines sociétés fournissent les services de conducteurs de train à des entreprises ferroviaires et à des gestionnaires de l'infrastructure. Dans ces cas, c'est à l'entreprise ferroviaire ou au gestionnaire de l'infrastructure recourant aux services du conducteur qu'il devrait appartenir de s'assurer que celui-ci est en possession d'une licence et des attestations requises conformément à la présente directive.
- (22) Pour assurer la continuité du bon fonctionnement des transports ferroviaires, les conducteurs de train qui exerçaient déjà ce métier avant l'entrée en vigueur de la présente directive devraient pouvoir conserver leurs droits acquis pendant une période transitoire.
- (23) Il convient d'éviter toute charge administrative et financière inutile au moment de remplacer, par des attestations complémentaires harmonisées et des licences conformes à la présente directive, les autorisations de conduite délivrées aux conducteurs avant l'entrée en application des dispositions pertinentes de la présente directive. Par conséquent, les droits de conduire délivrés antérieurement à un conducteur devraient être maintenus, dans la mesure du possible. Les qualifications et l'expérience de chaque conducteur, ou groupe de conducteurs, devraient être prises en compte par les entités de délivrance lorsqu'il y a lieu de remplacer ces autorisations. L'entité de délivrance devrait décider, sur la base des qualifications et/ou de l'expérience, si un conducteur ou un groupe de conducteurs doit se soumettre à un examen et/ou une formation supplémentaire avant de pouvoir recevoir les licences de substitution et attestations complémentaires harmonisées. L'entité de délivrance devrait donc pouvoir décider que les qualifications et/ou l'expérience sont suffisantes pour la délivrance des licences et attestations complémentaires harmonisées requises, sans qu'aucun examen ou formation supplémentaire ne soit nécessaire.
- (24) Il convient également d'éviter toute charge administrative et financière inutile lorsque les conducteurs de train changent d'employeur. L'entreprise ferroviaire qui emploie un conducteur devrait tenir compte des compétences acquises précédemment et éviter, dans toute la mesure du possible, d'imposer des examens et formations supplémentaires.
- (25) Le droit de conduire que les conducteurs ont obtenu avant l'entrée en application de la présente directive ne devrait faire l'objet d'aucun droit à une reconnaissance mutuelle au titre de la présente directive, sans préjudice du système général de reconnaissance mutuelle mis en place dans le cadre de la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles ⁽¹⁾, qui continue de s'appliquer jusqu'à la fin de la période transitoire.
- (26) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive 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 Commission ⁽²⁾.
- (27) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à arrêter les conditions et critères nécessaires pour mettre en œuvre la présente directive. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive 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.

⁽¹⁾ JO L 255 du 30.9.2005, p. 22. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/100/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 141).

⁽²⁾ 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).

- (28) Lorsque, pour des raisons d'urgence impérieuses, les délais normalement applicables dans le cadre de la procédure de réglementation avec contrôle ne peuvent pas être respectés, la Commission doit pouvoir appliquer la procédure d'urgence prévue à l'article 5 bis, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE pour l'adoption de critères communautaires de choix des examinateurs et des examens prévus par la présente directive, et pour l'adaptation des annexes de la présente directive au progrès scientifique et technique, prévue par celle-ci.
- (29) Conformément au point 34 de l'accord institutionnel «Mieux légiférer» ⁽¹⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (30) Les États membres devraient prévoir des contrôles concernant le respect de la présente directive ainsi que des mesures appropriées en cas de non-respect d'une disposition de celle-ci par un conducteur.
- (31) Les États membres devraient prévoir les sanctions appropriées pour les infractions aux dispositions nationales de mise en œuvre de la présente directive.
- (32) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir la mise en place d'un cadre réglementaire commun en matière de certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains pour le transport de passagers et de marchandises, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions ou effets de la présente directive, être mieux réalisé 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 tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (33) Il pourrait s'avérer opportun, pour des raisons de rapport coût-efficacité, d'exempter, pour une durée limitée, les conducteurs de train opérant exclusivement sur le territoire d'un seul État membre de l'application des dispositions de la présente directive relatives à l'obligation faite à ces conducteurs d'être titulaires d'une licence et d'attestations complémentaires harmonisées conformes à la présente directive. Les conditions régissant ces exemptions devraient être clairement précisées.
- (34) Si un État membre n'a pas de système ferroviaire et n'envisage pas d'en avoir dans l'immédiat, l'obligation qui lui serait faite de transposer et de mettre en œuvre la présente directive aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, cet État membre devrait être exempté, tant qu'il ne dispose pas d'un système ferroviaire, de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre la présente directive,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

OBJECTIF, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objectif

La présente directive fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté. Elle précise les tâches qui incombent aux autorités compétentes des États membres, aux conducteurs de trains et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les centres de formation.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, pour le compte d'une entreprise ferroviaire nécessitant un certificat de sécurité ou d'un gestionnaire de l'infrastructure nécessitant un agrément de sécurité.
2. Les États membres n'empêchent pas, sur la base des dispositions nationales applicables aux autres agents se trouvant à bord des trains de marchandises, les trains de marchandises de traverser les frontières ou d'assurer un transport national sur leur territoire.
3. Sans préjudice de l'article 7, les États membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive les conducteurs de train opérant exclusivement sur:
 - a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers;
 - b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;
 - c) les infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;
 - d) les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «autorité compétente»: l'autorité de sécurité visée à l'article 16 de la directive 2004/49/CE;

⁽¹⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

- b) «conducteur de train»: une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises;
- c) «autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité»: les personnels embarqués dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés;
- d) «système ferroviaire»: le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et le matériel roulant de toutes catégories et origine parcourant ces infrastructures, tel que défini dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE;
- e) «gestionnaire de l'infrastructure»: toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE, ainsi que, éventuellement, de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sur un réseau ou une partie de réseau peuvent être attribuées à des entités ou des entreprises différentes;
- f) «entreprise ferroviaire»: une entreprise ferroviaire au sens de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ⁽¹⁾, et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;
- g) «spécifications techniques d'interopérabilité» ou «STI»: les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE;
- h) «Agence»: l'Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ du 29 avril 2004;
- i) «certificat de sécurité»: le certificat délivré à une entreprise ferroviaire par une autorité compétente, conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE;
- j) «attestation»: l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;
- k) «agrément de sécurité»: l'agrément délivré à un gestionnaire de l'infrastructure par une autorité compétente, conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE;
- l) «centre de formation»: une entité accréditée ou reconnue par l'autorité compétente pour donner des cours de formation.

CHAPITRE II

CERTIFICATION DES CONDUCTEURS

Article 4

Modèle communautaire de certification

1. Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire des documents suivants:
 - a) une licence attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales. La licence indique l'identité du conducteur, l'autorité de délivrance ainsi que la durée de sa validité. La licence est conforme aux prescriptions de l'annexe I, jusqu'à ce que le modèle communautaire de certification soit adopté conformément au paragraphe 4;
 - b) une ou plusieurs attestations indiquant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire. Chaque attestation est conforme aux prescriptions de l'annexe I.
2. Toutefois, l'obligation de posséder une attestation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après, dès lors qu'un autre conducteur de train possédant une attestation valide pour l'infrastructure concernée se tient aux côtés du conducteur durant la conduite:
 - a) lorsque la perturbation du service ferroviaire impose de dévier des trains ou d'entretenir les voies, tel que spécifié par le gestionnaire de l'infrastructure;
 - b) pour des services exceptionnels uniques pour lesquels des trains anciens sont utilisés;
 - c) pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises, moyennant l'accord du gestionnaire de l'infrastructure;
 - d) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive;
 - e) aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

⁽¹⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE.

⁽²⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 1, rectifié au JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

La décision de recourir à cette possibilité incombe à l'entreprise ferroviaire et ne peut pas être imposée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné ou par l'autorité compétente.

Chaque fois qu'il est fait appel à un conducteur supplémentaire comme prévu ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure en est informé au préalable.

3. L'attestation autorise la conduite dans une ou plusieurs catégories parmi les suivantes:

- a) catégorie A: locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et toutes autres locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres;
- b) catégorie B: transport de personnes et/ou de marchandises.

Une attestation peut contenir une autorisation pour toutes les catégories, couvrant tous les codes visés au paragraphe 4.

4. Au plus tard le 4 décembre 2008, la Commission adopte, sur la base d'un projet préparé par l'Agence, un modèle communautaire pour la licence, l'attestation et la copie certifiée conforme de l'attestation, et en détermine aussi les caractéristiques physiques, en tenant compte des mesures de lutte contre la contrefaçon. Ces mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3.

Au plus tard le 4 décembre 2008, la Commission arrête les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, et concernant les codes communautaires pour les différents types des catégories A et B visés au paragraphe 3 du présent article, en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 32, paragraphe 3, et sur la base d'une recommandation de l'Agence.

Article 5

Mesures antifraudes

Les autorités compétentes et les entités de délivrance prennent toutes les dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des licences et attestations et d'altération du contenu des registres prévus à l'article 22.

Article 6

Propriété, langue et entités de délivrance

1. Une licence appartient à son titulaire et est délivrée par l'autorité compétente définie à l'article 3, point a). Lorsque l'autorité compétente ou son agent délivre une licence établie dans une langue nationale qui n'est pas une langue communautaire, elle établit une version bilingue de la licence en utilisant l'une des langues communautaires.

2. Une attestation est délivrée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui. L'attestation appartient à l'entreprise ou au gestionnaire qui la délivre. Néanmoins, conformément à l'article 13, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE, les

conducteurs peuvent en obtenir une copie certifiée conforme. Lorsqu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure délivre une attestation établie dans une langue nationale qui n'est pas une langue communautaire, ils établissent une version bilingue de l'attestation en utilisant l'une des langues communautaires.

Article 7

Validité territoriale

1. La licence est valide sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

2. L'attestation n'est valide que pour les infrastructures et le matériel roulant qui y sont indiqués.

Article 8

Reconnaissance de documents de certification de conducteurs de train de pays tiers

Les documents de certification de conducteurs de train d'un pays tiers opérant exclusivement sur les sections frontalières du système ferroviaire d'un État membre peuvent faire l'objet d'une reconnaissance de la part de cet État membre conformément aux accords bilatéraux conclus avec le pays tiers en question.

CHAPITRE III

CONDITIONS D'OBTENTION DE LA LICENCE ET DE L'ATTESTATION

Article 9

Exigences minimales

1. Pour obtenir une licence, le candidat doit satisfaire aux exigences minimales prévues aux articles 10 et 11. Pour obtenir une attestation et afin que celle-ci demeure valide, le candidat doit être en possession d'une licence et satisfaire aux exigences minimales prévues aux articles 12 et 13.

2. Un État membre peut appliquer des conditions plus strictes à la délivrance de licences sur son propre territoire. Toutefois, il est tenu de reconnaître les licences délivrées par les autres États membres conformément à l'article 7.

Section I

Licence

Article 10

Âge minimal

Les États membres fixent l'âge minimal des candidats à une licence, qui doit être de vingt ans au moins. Toutefois, un État membre peut délivrer une licence à un candidat dès que celui-ci a atteint l'âge de dix-huit ans, la validité d'une telle licence étant alors limitée au territoire de l'État membre qui la délivre.

*Article 11***Exigences de base**

1. Le candidat doit avoir suivi avec succès au moins neuf ans d'enseignement primaire et secondaire et avoir mené à bien une formation de base équivalente au niveau 3 visé dans la décision 85/368/CEE du Conseil 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes ⁽¹⁾.

2. Le candidat confirme son aptitude physique en réussissant un examen médical réalisé ou supervisé, selon la décision de l'État membre, par un médecin accrédité ou reconnu conformément à l'article 20. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe II, points 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1.

3. Le candidat justifie de son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen réalisé ou supervisé, selon la décision de l'État membre, par un psychologue ou un médecin accrédité ou reconnu conformément à l'article 20. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe II, point 2.2.

4. Le candidat doit avoir justifié de ses connaissances professionnelles générales en réussissant un examen portant au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe IV.

Section II

Attestation*Article 12***Connaissances linguistiques**

Le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe VI doit être rempli pour l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée.

*Article 13***Qualifications professionnelles**

1. Le candidat doit avoir réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est demandée. Cet examen porte au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe V.

2. Le candidat doit avoir réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux infrastructures pour lesquelles l'attestation est demandée. Cet examen porte au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe VI. Le cas échéant, l'examen porte également sur les connaissances linguistiques, conformément à l'annexe VI, point 8.

3. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure dispense au candidat une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité prévu par la directive 2004/49/CE.

CHAPITRE IV

**PROCÉDURE D'OBTENTION DE LA LICENCE
ET DE L'ATTESTATION***Article 14***Obtention de la licence**

1. L'autorité compétente publie la procédure à suivre pour l'obtention d'une licence.

2. Toute demande de licence est introduite auprès de l'autorité compétente par le candidat conducteur ou par une entité agissant en son nom.

3. Les demandes adressées à l'autorité compétente peuvent concerner la délivrance d'une nouvelle licence, une mise à jour des données figurant sur la licence, un renouvellement ou l'obtention d'un duplicata.

4. L'autorité compétente délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires.

5. Une licence est valide pour une durée de dix ans, sous réserve de l'article 16, paragraphe 1.

6. Une licence est délivrée en un seul exemplaire et il est interdit de la dupliquer. Seule l'autorité compétente est autorisée à dupliquer une licence en réponse à une demande de duplicata.

*Article 15***Obtention de l'attestation**

Chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire de l'infrastructure établit ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément à la présente directive et les intègre dans son système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de demander la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

En cas de désaccord, les parties peuvent en appeler à l'autorité compétente ou à tout organe de recours indépendant.

Les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure mettent à jour l'attestation sans délai, chaque fois que le titulaire de l'attestation a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.

⁽¹⁾ JO L 199 du 31.7.1985, p. 56.

Article 16

Vérifications périodiques

1. Afin qu'une licence demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 11, paragraphes 2 et 3. Pour ce qui concerne les exigences médicales, la fréquence minimale est respectée conformément aux dispositions de l'annexe II, point 3.1. Les contrôles médicaux sont réalisés ou supervisés par un médecin accrédité ou reconnu conformément à l'article 20. Pour ce qui concerne les connaissances professionnelles générales, les dispositions de l'article 23, paragraphe 8, sont applicables.

Lors du renouvellement d'une licence, l'autorité compétente vérifie dans le registre prévu à l'article 22, paragraphe 1, point a), que le conducteur remplit les conditions visées au premier alinéa du présent paragraphe.

2. Afin qu'une attestation demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées aux articles 12 et 13. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui fixe la fréquence de ces examens et/ou contrôles en fonction de son propre système de gestion de la sécurité, en respectant les périodicités minimales indiquées à l'annexe VII.

Pour chacune de ces vérifications, l'entité de délivrance confirme, par une mention sur ladite attestation et dans le registre prévu à l'article 22, paragraphe 2, point a), que le conducteur satisfait aux exigences visées au premier alinéa du présent paragraphe.

3. Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 18 s'applique.

Article 17

Cessation d'emploi

Lorsqu'un conducteur cesse de travailler pour une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure, celui-ci ou celle-ci en informe sans délai l'autorité compétente.

La licence demeure valide tant que les conditions prévues à l'article 16, paragraphe 1, sont remplies.

Une attestation perd sa validité lorsque son titulaire cesse d'être employé en cette qualité. Toutefois, le titulaire reçoit une copie certifiée conforme de l'attestation et de tous les documents prouvant sa formation, ses qualifications, son expérience et ses compétences professionnelles. En délivrant une attestation au conducteur, une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure tient compte de tous ces documents.

Article 18

Suivi des conducteurs par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure

1. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les attestations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer son emploi et le maintien de sa licence ou de son attestation, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure prend immédiatement les mesures nécessaires.

2. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, selon le cas.

Dès qu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris l'examen décrit à l'annexe II, point 3.1, et, si nécessaire, le retrait de l'attestation ainsi que la mise à jour du registre prévu à l'article 22, paragraphe 2. En outre, il veille à ce qu'à aucun moment durant son service, le conducteur ne soit sous l'influence d'une substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement. L'autorité compétente est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.

CHAPITRE V

TÂCHES ET DÉCISIONS DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE

Article 19

Tâches de l'autorité compétente

1. L'autorité compétente accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

- a) délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément aux articles 6 et 14;
- b) assurer des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 16, paragraphe 1;
- c) suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'entité de délivrance les demandes motivées de suspension des attestations, conformément à l'article 29;
- d) pour autant que l'État membre l'ait désignée à cette fin, reconnaître les personnes ou organismes conformément aux articles 23 et 25;

- e) veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes accrédités ou reconnus conformément à l'article 20;
- f) tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 16, paragraphe 1, et à l'article 22, paragraphe 1;
- g) contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 26;
- h) effectuer les contrôles prévus à l'article 29;
- i) établir les critères nationaux applicables aux examinateurs conformément à l'article 25, paragraphe 5.

L'autorité compétente répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

2. L'autorité compétente ne délègue pas à des tiers les tâches visées au paragraphe 1, points c), g) et i).

3. Toute délégation de tâches est effectuée de manière transparente et non discriminatoire, et ne saurait donner lieu à un conflit d'intérêts.

4. Lorsqu'une autorité compétente délègue ou sous-traite les tâches visées au paragraphe 1, points a) ou b), à une entreprise ferroviaire, au moins l'une des conditions suivantes doit être remplie:

- a) l'entreprise ferroviaire ne délivre des licences qu'à ses propres conducteurs;
- b) sur le territoire concerné, l'entreprise ferroviaire ne jouit de l'exclusivité pour aucune des tâches qui lui sont déléguées ou sous-traitées.

5. Lorsqu'une autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches, le mandataire habilité ou le contractant est tenu de respecter, dans le cadre de l'exécution de ces tâches, les obligations imposées aux autorités compétentes par la présente directive.

6. Lorsqu'une autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches, elle met en place un système afin de contrôler la façon dont ces tâches ont été accomplies et elle s'assure que les conditions énoncées aux paragraphes 2, 4 et 5 sont remplies.

Article 20

Accréditation et reconnaissance

1. Les personnes ou organismes accrédités en vertu de la présente directive sont accrédités par un organisme d'accréditation désigné par l'État membre concerné. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, telles les normes européennes pertinentes de

la série EN 45 000, ainsi que sur l'évaluation d'un dossier présenté par le candidat qui atteste dûment de ses compétences dans le domaine concerné.

2. À défaut de l'accréditation visée au paragraphe 1, un État membre peut prévoir que les personnes ou organismes reconnus en vertu de la présente directive soient reconnus par l'autorité compétente ou un organisme désigné par l'État membre concerné. Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Toutefois, lorsqu'une compétence recherchée est extrêmement rare, il peut être dérogé à cette règle après avis favorable de la Commission en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2.

Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation visées à l'article 23, paragraphes 5 et 6.

3. L'autorité compétente veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été accrédités ou reconnus en vertu de la présente directive.

Article 21

Décisions de l'autorité compétente

1. L'autorité compétente motive ses décisions.

2. L'autorité compétente veille à ce que soit instaurée une procédure de recours administratif permettant à l'employeur et au conducteur de demander la révision d'une décision afférente à toute demande au titre de la présente directive.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir un contrôle judiciaire des décisions prises par l'autorité compétente.

Article 22

Registres et échange d'informations

1. Les autorités compétentes sont tenues de:

- a) tenir un registre de toutes les licences délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence indiquées à l'annexe I, point 4, lesquelles doivent être accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Il est mis à jour régulièrement;
- b) fournir, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres États membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs.

2. Chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire de l'infrastructure est tenu de:

- a) tenir ou veiller à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque attestation prescrites à l'annexe I, point 4, ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 16. Il est mis à jour régulièrement;
- b) coopérer avec l'autorité compétente de l'État membre dans lequel il est établi afin d'échanger des informations avec l'autorité compétente et donner à celle-ci accès aux données nécessaires;
- c) fournir des renseignements sur le contenu de ces attestations aux autorités compétentes des autres États membres, à leur demande, lorsque cela s'impose en raison de ses activités transnationales.

3. Le conducteur de train peut accéder aux données le concernant, qui sont stockées dans le registre des autorités compétentes et dans celui des entreprises ferroviaires, et il peut, à sa demande, en obtenir copie.

4. Les autorités compétentes coopèrent avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité des registres prévus aux paragraphes 1 et 2.

À cet effet, la Commission adopte, au plus tard le 4 décembre 2008 et sur la base d'un projet élaboré par l'Agence, les paramètres fondamentaux des registres à établir, tels que les données à enregistrer, leur format et le protocole d'échange de données, les droits d'accès, la durée de conservation des données et les procédures à suivre en cas de faillite. Ces mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3.

5. Les autorités compétentes, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires veillent à ce que les registres prévus aux paragraphes 1 et 2, et les modes d'exploitation de ces registres soient conformes à la directive 95/46/CE.

6. L'Agence veille à ce que le système établi au paragraphe 2, points a) et b), soit conforme au règlement (CE) n° 45/2001.

2. La méthode de formation respecte les critères énoncés à l'annexe III.

3. Les objectifs de formation détaillés sont définis à l'annexe IV pour la licence, et aux annexes V et VI pour l'attestation. Ces objectifs peuvent être complétés:

- a) par les STI pertinentes adoptées conformément à la directive 96/48/CE ou 2001/16/CE. Dans ce cas, la Commission veille à assurer la cohérence entre les STI et les annexes IV, V et VI, ou
- b) par les critères proposés par l'Agence conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 881/2004. Ces critères visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtés en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3.

4. Conformément à l'article 13 de la directive 2004/49/CE, les États membres veillent à ce que les candidats conducteurs aient un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation.

5. Les tâches de formation liées aux connaissances professionnelles générales prévues à l'article 11, paragraphe 4, aux connaissances linguistiques prévues à l'article 12 et aux compétences professionnelles relatives au matériel roulant prévues à l'article 13, paragraphe 1, sont accomplies par des personnes ou des organismes accrédités ou reconnus conformément à l'article 20.

6. Les tâches de formation liées à la connaissance des infrastructures prévues à l'article 13, paragraphe 2, y compris les itinéraires et les règles et procédures d'exploitation, sont accomplies par des personnes ou des organismes accrédités ou reconnus par l'État membre dans lequel l'infrastructure est située.

7. En ce qui concerne la licence, le système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive 2005/36/CE continue de s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs ressortissants d'un État membre qui ont obtenu leur attestation de formation dans un pays tiers.

8. Un système de formation continue est mis en place pour faire en sorte que les compétences du personnel soient maintenues, conformément à l'annexe III, point 2 e), de la directive 2004/49/CE.

CHAPITRE VI

FORMATION ET EXAMEN DES CONDUCTEURS

Article 23

Formation

1. La formation des conducteurs comprend un volet relatif à la licence, qui porte sur les connaissances professionnelles générales décrites à l'annexe IV, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques décrites aux annexes V et VI.

Article 24

Coût de formation

1. Les États membres veillent à ce que les mesures nécessaires soient prises afin d'éviter que les investissements consentis par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure pour la formation d'un conducteur ne profitent indûment à une autre entreprise ferroviaire ou à un autre gestionnaire de l'infrastructure, au cas où ce conducteur les quitterait volontairement pour cette entreprise ferroviaire ou pour ce gestionnaire de l'infrastructure.

2. La mise en œuvre du présent article fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre du rapport prévu à l'article 33, et notamment en ce qui concerne le point f) dudit article.

Article 25

Examens

1. Les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les examinateurs chargés de cette tâche sont déterminés:

- a) pour le volet relatif à la licence, par l'autorité compétente, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir la licence conformément à l'article 14, paragraphe 1;
- b) pour le volet relatif à l'attestation, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir l'attestation conformément à l'article 15.

2. Les examens visés au paragraphe 1 sont supervisés par des examinateurs compétents, accrédités ou reconnus conformément à l'article 20, et ils sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts.

3. L'évaluation de la connaissance de l'infrastructure, y compris les itinéraires et les règles d'exploitation, est confiée à des personnes ou des organismes accrédités ou reconnus par l'État membre dans lequel l'infrastructure est située.

4. Les examens visés au paragraphe 1 sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts, sans préjudice de la possibilité que l'examineur puisse faire partie de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure délivrant l'attestation.

5. Le choix des examinateurs et des examens peut être soumis à des critères communautaires établis sur la base d'un projet élaboré par l'Agence. Ces mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3. Pour des raisons d'urgence impérieuse, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 32, paragraphe 4.

En l'absence de tels critères communautaires, les autorités compétentes établissent des critères nationaux.

6. Des examens théoriques et pratiques sont organisés à la fin de la formation. L'aptitude à la conduite est évaluée lors de tests de conduite effectués sur le réseau. Des simulateurs peuvent être utilisés pour tester l'application des règles d'exploitation et la prestation du conducteur dans des situations particulièrement difficiles.

CHAPITRE VII

ÉVALUATION

Article 26

Normes de qualité

Les autorités compétentes s'assurent que toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mise à jour des licences et des attestations font l'objet d'un contrôle continu dans le

cadre d'un système de normes de qualité. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont mis en place conformément à la directive 2004/49/CE.

Article 27

Évaluation indépendante

1. Une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences et attestations, est effectuée dans chaque État membre selon une périodicité ne dépassant pas cinq ans. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont mis en place conformément à la directive 2004/49/CE. L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités en question.

2. Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Si nécessaire, les États membres prennent les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence mise au jour par l'évaluation indépendante.

CHAPITRE VIII

AUTRES PERSONNELS DE BORD

Article 28

Rapport sur les autres personnels de bord

1. L'Agence détermine, dans un rapport à présenter au plus tard le 4 juin 2009 et en tenant compte des STI en matière de gestion du trafic et des opérations de trafic élaborées en vertu des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, le profil et les tâches des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité et dont les qualifications professionnelles concourent ainsi à la sécurité ferroviaire, et qui devraient être réglementés au niveau communautaire au moyen d'un système de licences et/ou d'attestations pouvant être analogue à celui qui est mis en place par la présente directive.

2. Sur la base de ce rapport, la Commission présente, au plus tard le 4 juin 2010, un rapport et, le cas échéant, formule une proposition législative de système de certification pour les autres personnels de bord visés au paragraphe 1.

CHAPITRE IX

CONTRÔLES ET SANCTIONS

Article 29

Contrôles par l'autorité compétente

1. L'autorité compétente peut à tout moment prendre les mesures nécessaires pour vérifier à bord des trains circulant sur le territoire relevant de sa compétence, si les conducteurs de train sont munis des documents délivrés en vertu de la présente directive.

2. Nonobstant la vérification prévue au paragraphe 1, en cas de négligence commise au travail, l'autorité compétente peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 13.

3. L'autorité compétente peut procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente directive par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les examinateurs et les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire relevant de sa compétence.

4. Si l'autorité compétente estime qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:

- a) s'il s'agit d'une licence délivrée par l'autorité compétente, l'autorité compétente suspend la licence. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance des problèmes créés pour la sécurité ferroviaire. Elle notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, sans préjudice du droit de recours prévu à l'article 21. Elle indique la procédure à suivre pour récupérer la licence;
- b) s'il s'agit d'une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre, l'autorité compétente adresse à cette autorité une demande motivée visant soit à un contrôle complémentaire, soit à la suspension de la licence. L'autorité auteur de la demande informe la Commission et les autres autorités compétentes de sa demande. L'autorité qui a délivré la licence en question examine la demande dans un délai de quatre semaines et notifie sa décision à l'autre autorité. Elle informe également la Commission et les autres autorités compétentes de sa décision. Chaque autorité compétente a la faculté d'interdire à un conducteur de train d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance;
- c) s'il s'agit d'une attestation, l'autorité compétente s'adresse à l'entité de délivrance et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'attestation. L'entité de délivrance prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité compétente dans un délai de quatre semaines. L'autorité compétente peut interdire à un conducteur de train d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence en attendant l'information de la part de l'entité de délivrance, et en informe la Commission et les autres autorités compétentes.

En tout état de cause, si l'autorité compétente juge qu'un conducteur déterminé constitue une menace grave pour la sécurité ferroviaire, elle prend immédiatement les dispositions requises, par exemple demander au gestionnaire de l'infrastructure d'arrêter le train et interdire au conducteur concerné d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence aussi longtemps que cela sera nécessaire. Elle informe la Commission et les autres autorités compétentes d'une telle décision.

Dans tous les cas, l'autorité compétente, ou l'organisme désigné à cet effet, met à jour le registre prévu à l'article 22.

5. Si une autorité compétente estime qu'une décision prise par une autorité compétente d'un autre État membre en vertu du paragraphe 4 ne satisfait pas aux critères pertinents, la Commission est saisie de la question et rend son avis dans un délai de trois mois. Si nécessaire, des mesures correctives sont proposées à l'État membre concerné. En cas de désaccord ou de litige, le comité visé à l'article 32, paragraphe 1, est saisi de la question et la Commission prend les mesures nécessaires en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2. Un État membre peut maintenir l'interdiction prononcée à l'encontre d'un conducteur de conduire sur son territoire conformément au paragraphe 4, jusqu'à ce que la question soit réglée conformément au présent paragraphe.

Article 30

Sanctions

Sans préjudice des autres sanctions ou procédures prévues par la présente directive, les États membres déterminent le régime de sanctions applicable aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir sa mise en œuvre. Ces sanctions doivent être efficaces, proportionnées, non discriminatoires et dissuasives. Les États membres notifient à la Commission ce régime au plus tard à la date précisée à l'article 36, paragraphe 1, premier alinéa, et toute modification ultérieure de ce régime, dans les meilleurs délais.

CHAPITRE X

DISPOSITIONS FINALES

Article 31

Adaptations des annexes

1. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en adaptant les annexes au progrès scientifique et technique sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3. Pour des raisons d'urgence impérieuse, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 32, paragraphe 4.

2. Lorsque les adaptations concernent les conditions de santé et de sécurité ou les compétences professionnelles, la Commission veille à ce que les partenaires sociaux soient consultés avant la préparation de celles-ci.

Article 32

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué à l'article 21 de la directive 96/48/CE.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. 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.

4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1, 2, 4 et 6, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 33

Rapport

L'Agence évalue l'évolution de la certification des conducteurs de train effectuée conformément à la présente directive. Elle soumet à la Commission, au plus tard quatre ans après l'adoption des paramètres fondamentaux des registres prévus à l'article 22, paragraphe 4, un rapport indiquant, le cas échéant, les améliorations à apporter au système en ce qui concerne:

- a) les procédures de délivrance des licences et des attestations;
- b) l'accréditation des centres de formation et des examinateurs;
- c) le système de qualité mis en place par les autorités compétentes;
- d) la reconnaissance mutuelle des attestations;
- e) l'adéquation des exigences de formation énoncées aux annexes IV, V et VI avec la structure du marché et les catégories visées à l'article 4, paragraphe 2, point a);
- f) l'interconnexion des registres et la mobilité sur le marché de l'emploi.

En outre, l'Agence peut, le cas échéant, recommander dans ce rapport des mesures concernant l'examen théorique et pratique destiné à vérifier les connaissances professionnelles des candidats pour l'attestation harmonisée relative au matériel roulant et à l'infrastructure concernée.

La Commission prend les mesures appropriées sur la base de ces recommandations et propose, si nécessaire, des modifications à la présente directive.

Article 34

Utilisation d'une carte à puce

L'Agence évalue, au plus tard le 4 décembre 2012, la possibilité d'utiliser une carte à puce combinant la licence et les attestations prévues à l'article 4, et prépare une analyse coûts/avantages de celle-ci.

Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive et concernant les spécifications techniques et fonctionnelles de cette carte à puce sont arrêtées sur la base d'un projet élaboré par l'Agence et en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3.

Si la mise en œuvre de la carte à puce n'entraîne aucune modification de la présente directive ou de ses annexes, les spécifications de la carte à puce sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2.

Article 35

Coopération

Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Les autorités compétentes coopèrent durant cette phase de mise en œuvre.

L'Agence assiste les autorités compétentes dans cette coopération et organise des réunions opportunes avec les représentants des autorités compétentes.

Article 36

Mise en œuvre

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 4 décembre 2009. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 régi par la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

3. Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.

Article 37

Mise en œuvre progressive et périodes transitoires

La présente directive est mise en œuvre progressivement, selon les étapes suivantes:

1. Les registres prévus à l'article 22 sont établis dans les deux ans à partir de l'adoption des paramètres fondamentaux des registres prévus à l'article 22, paragraphe 4.
2. a) Dans les deux ans suivant l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, paragraphe 4, les attestations ou licences sont délivrées conformément à la présente directive aux conducteurs qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre État membre, ou qui travaillent dans au moins deux États membres, sans préjudice des dispositions du point 3).

À partir de la même date, tous les conducteurs de train assurant les services susmentionnés, y compris ceux qui ne possèdent pas encore de licence ou d'attestation conforme à la présente directive, se soumettent aux vérifications périodiques prévues à l'article 16.

- b) Dans les deux ans suivant l'établissement des registres prévus au point 1), toutes les nouvelles licences et attestations sont délivrées conformément à la présente directive, sans préjudice des dispositions du point 3).
- c) Dans les sept ans suivant l'établissement des registres prévus au point 1), tous les conducteurs sont en possession de licences et d'attestations conformes à la présente directive. Les entités de délivrance tiennent compte de toutes les compétences professionnelles déjà acquises par chaque conducteur, de façon telle que cette exigence n'entraîne pas de charge administrative et financière inutile. Les droits de conduire octroyés antérieurement au conducteur sont maintenus, dans la mesure du possible. Les entités de délivrance peuvent néanmoins décider, pour un conducteur ou un groupe de conducteurs, selon le cas, que des examens et/ou une formation supplémentaires sont nécessaires pour délivrer les licences et/ou les attestations au titre de la présente directive.
3. Les conducteurs autorisés à conduire conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en application du point 2), a) ou b), peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits, sans que les dispositions de la présente directive ne s'appliquent, pour une durée maximale de sept ans à partir de l'établissement des registres prévu au point 1).

S'agissant des apprentis qui ont entamé un programme d'enseignement et de formation agréé ou une formation agréée avant l'entrée en application du point 2), a) ou b), les États membres peuvent assurer la certification de ces apprentis conformément aux dispositions nationales existantes.

En ce qui concerne les conducteurs et les apprentis visés au présent point, l'autorité ou les autorités compétentes concernées peuvent accorder à titre exceptionnel des dérogations aux exigences médicales énoncées à l'annexe II. La validité d'une licence ayant fait l'objet d'une telle dérogation est limitée au territoire des États membres concernés.

4. Les autorités compétentes, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que des vérifications périodiques correspondant à celles prévues par l'article 16 soient appliquées progressivement aux conducteurs qui ne possèdent pas de licences et d'attestations conformes à la présente directive.
5. Si un État membre en fait la demande, la Commission invite l'Agence à réaliser, en consultation avec cet État membre, une analyse coûts/avantages de l'application des dispositions de la présente directive aux conducteurs de train opérant exclusivement sur le territoire de cet État membre. Cette analyse porte sur une période de dix ans. Elle est soumise à la Commission dans les deux ans suivant la date d'établissement du registre prévu au point 1).

Si l'analyse coûts/avantages révèle que l'application des dispositions de la présente directive à ces conducteurs de train entraîne des coûts supérieurs aux avantages qu'elle procure, la Commission adopte, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2, une décision dans les six mois suivant les résultats de l'analyse. Il peut résulter de cette décision qu'il n'est pas obligatoire d'appliquer les dispositions du point 2), b) et c), du présent article auxdits conducteurs de train sur le territoire de l'État membre concerné pour une période pouvant aller jusqu'à dix ans.

Au plus tard vingt-quatre mois avant l'expiration de cette période d'exemption temporaire, la Commission peut, prenant en compte les évolutions du secteur ferroviaire intervenues dans l'État membre concerné et en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2, inviter l'Agence à effectuer une nouvelle analyse coûts/avantages, qu'elle devra soumettre à la Commission au plus tard douze mois avant l'expiration de la période d'exemption temporaire. La Commission prend une décision conformément à la procédure prévue au deuxième alinéa du présent point.

Article 38

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 39

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 octobre 2007.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le président
M. LOBO ANTUNES

ANNEXE I

MODÈLE COMMUNAUTAIRE DE LICENCE ET D'ATTESTATION COMPLÉMENTAIRE HARMONISÉE

1. CARACTÉRISTIQUES DE LA LICENCE

Les caractéristiques physiques de la licence de conducteur de train doivent être conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.

La carte doit être en polycarbonate.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des licences de conducteur destinées à garantir leur conformité avec les normes internationales doivent être conformes à la norme ISO 10373.

2. CONTENU DE LA LICENCE

Au recto de la licence doivent figurer:

- a) la mention «licence de conducteur de train», imprimée en gros caractères dans la ou les langues de l'État membre qui délivre la licence;
- b) la mention du nom de l'État membre qui délivre la licence;
- c) le signe distinctif de l'État membre qui délivre la licence conformément au code ISO 3166 du pays, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes;
- d) les informations spécifiques à la licence délivrée, numérotées comme suit:
 - i) le nom de famille du titulaire;
 - ii) le ou les autres noms et prénoms du titulaire;
 - iii) la date et le lieu de naissance du titulaire;
 - iv) — la date de délivrance de la licence,
— la date d'expiration de la licence,
— le nom de l'autorité de délivrance,
— le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur (mention facultative);
 - v) le numéro de licence qui donne accès aux données du registre national;
 - vi) la photographie du titulaire;
 - vii) la signature du titulaire;
 - viii) le lieu de résidence permanent ou l'adresse postale du titulaire (mention facultative);
- e) la mention «modèle des Communautés européennes» dans la ou les langues de l'État membre qui délivre la licence et la mention «licence de conducteur de train» dans les autres langues de la Communauté, imprimées en jaune de façon à constituer la toile de fond de la licence;
- f) les couleurs de référence:
 - bleu: Pantone Reflex Blue,
 - jaune: Pantone Yellow;

- g) des informations additionnelles, ou les restrictions médicales à l'utilisation imposées par une autorité compétente conformément à l'annexe II, sous forme codée.

Les codes sont arrêtés par la Commission en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2, sur la base d'une recommandation de l'Agence.

3. ATTESTATION

L'attestation doit contenir les éléments suivants:

- a) le nom de famille du titulaire;
- b) le ou les autres noms et prénoms du titulaire;
- c) la date et le lieu de naissance du titulaire;
- d) — la date de délivrance de l'attestation,
— la date d'expiration de l'attestation,
— le nom de l'autorité de délivrance,
— le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur (mention facultative);
- e) le numéro de l'attestation qui donne accès aux données du registre national;
- f) la photographie du titulaire;
- g) la signature du titulaire;
- h) le lieu de résidence principal ou l'adresse postale du titulaire (mention facultative);
- i) le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure pour le compte duquel le conducteur est habilité à conduire des trains;
- j) la catégorie dans laquelle le titulaire est habilité à conduire;
- k) le type ou les types de matériel roulant que le titulaire est habilité à conduire;
- l) les infrastructures sur lesquelles le titulaire est habilité à conduire;
- m) toute mention additionnelle ou restriction;
- n) les compétences linguistiques.

4. DONNÉES MINIMALES FIGURANT DANS LES REGISTRES NATIONAUX

- a) Données relatives à la licence

Toutes les données figurant sur la licence et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 11 et 16.

- b) Données relatives à l'attestation

Toutes les données figurant sur l'attestation et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 12, 13 et 16.

ANNEXE II

EXIGENCES MÉDICALES

1. EXIGENCES GÉNÉRALES

1.1. Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer:

- une perte soudaine de conscience,
- une baisse d'attention ou de concentration,
- une incapacité soudaine,
- une perte d'équilibre ou de coordination,
- une limitation significative de mobilité.

1.2. Vision

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

- acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'œil le moins performant,
- lentilles correctives maximales: hypermétropie: + 5/myopie: - 8. Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision,
- vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non,
- les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste,
- vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire,
- champ de vision: complet,
- vision des deux yeux: effective; non exigé lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas où l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions,
- vision binoculaire: effective,
- reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives,
- sensibilité aux contrastes: bonne,
- absence de maladie évolutive de l'œil,
- les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin,
- capacité de résistance aux éblouissements,
- les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. Exigences en matière d'audition et d'expression verbale

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire:

- audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif:

- le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz,
- le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2 000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne,
- absence d'anomalie du système vestibulaire,
- absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix),
- les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. Grossesse

En cas de faible tolérance ou d'état pathologique, la grossesse doit être considérée comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs. Les dispositions légales protégeant les conductrices enceintes doivent être appliquées.

2. CONTENU MINIMAL DE L'EXAMEN AVANT AFFECTATION

2.1. Examens médicaux:

- examen médical général,
- examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs),
- analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat,
- électrocardiogramme (ECG) au repos,
- recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction,
- aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement,
- communication,
- aptitudes psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

2.2. Examens psychologiques sur le plan professionnel

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

3. EXAMENS PÉRIODIQUES APRÈS AFFECTATION

3.1. Fréquence

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin accrédité ou reconnu en vertu de l'article 20 si l'état de santé du membre du personnel l'exige.

Sans préjudice de l'article 16, paragraphe 1, un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence ou de l'attestation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées à l'annexe II, point 1.

L'aptitude physique est vérifiée régulièrement et après tout accident du travail ainsi qu'après toute interruption du travail due à un accident impliquant des personnes. Le médecin accrédité ou reconnu en vertu de l'article 20 peut décider d'effectuer un examen médical approprié complémentaire, notamment après une période d'absence d'au moins trente jours pour cause de maladie. L'employeur doit demander au médecin accrédité ou reconnu en vertu de l'article 20 de vérifier l'aptitude physique du conducteur s'il a été amené à le relever de ses fonctions pour des raisons de sécurité.

3.2. Contenu minimal de l'examen périodique médical

Si le conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum:

- un examen médical général,
- un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs),
- des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique,
- la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

ANNEXE III

MÉTHODE DE FORMATION

Il convient d'assurer un bon équilibre entre la formation théorique (en classe et sous forme de démonstrations) et pratique (expérience du travail en conditions réelles, conduite sous et sans surveillance sur des voies qui sont bloquées aux fins de la formation).

La formation assistée par ordinateur est autorisée pour l'apprentissage individuel des règles d'exploitation, des contextes de signalisation, etc.

Quoique facultative, l'utilisation de simulateurs peut être utile pour une formation efficace des conducteurs. Ils sont particulièrement utiles pour former à des conditions de travail anormales ou à des règles qui sont rarement appliquées. Ils ont pour avantage de permettre aux conducteurs d'apprendre par la pratique à réagir à des situations qui ne peuvent faire l'objet d'une formation dans la réalité. En principe, les simulateurs de dernière génération doivent être utilisés.

En ce qui concerne l'acquisition des connaissances sur les itinéraires, il faut privilégier l'approche qui consiste à ce que le conducteur de train accompagne un autre conducteur pendant un nombre approprié de voyages sur l'itinéraire concerné, de jour comme de nuit. Une autre forme d'apprentissage parmi d'autres consiste à utiliser des enregistrements vidéo des itinéraires réalisés depuis la cabine du conducteur.

ANNEXE IV

CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES GÉNÉRALES ET EXIGENCES CONCERNANT LA LICENCE

La formation générale a pour objectif:

- l'acquisition de la connaissance des techniques ferroviaires et des procédures qui y sont liées, y compris les principes de sécurité et la philosophie sur laquelle repose la réglementation relative à l'exploitation,
- l'acquisition de la connaissance des risques associés à l'exploitation ferroviaire et des différents moyens à déployer pour les maîtriser, et des procédures qui y sont liées,
- l'acquisition de la connaissance des principes régissant un ou plusieurs modes d'exploitation ferroviaire et des procédures qui y sont liées,
- l'acquisition de la connaissance des trains, de leurs éléments constitutifs et des exigences techniques relatives aux engins moteurs, aux wagons, aux voitures et au reste du matériel roulant, et des procédures qui y sont liées.

En particulier, le conducteur doit être capable:

- d'apprécier les exigences propres au métier de conducteur, l'importance de cette profession et ses contraintes sur les plans professionnel et privé (périodes de travail prolongées, absence du foyer familial, etc.),
 - d'appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel,
 - d'identifier le matériel roulant,
 - de connaître une méthode de travail et de l'appliquer de manière rigoureuse,
 - de déterminer les documents de référence et d'application (manuel des procédures et manuel des lignes, tels que définis dans les STI «Exploitation», manuel du conducteur, manuel de dépannage, etc.),
 - d'acquérir des comportements compatibles avec l'exercice de responsabilités déterminantes pour la sécurité,
 - de déterminer les procédures à mettre en œuvre en cas d'accident affectant des personnes,
 - de discerner les risques liés à l'exploitation ferroviaire en général,
 - de connaître les différents principes régissant la sécurité du trafic,
 - d'appliquer les principes de base de l'électrotechnique.
-

ANNEXE V

CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AU MATÉRIEL ROULANT ET EXIGENCES CONCERNANT L'ATTESTATION

Après avoir suivi la formation spécifique concernant le matériel roulant, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. ESSAIS ET VÉRIFICATIONS PRESCRITS AVANT LE DÉPART

Le conducteur doit être capable:

- de réunir la documentation et les équipements nécessaires,
- de vérifier les capacités de l'engin moteur,
- de vérifier les informations consignées dans les documents à bord de l'engin moteur,
- de s'assurer, en effectuant les vérifications et les essais prescrits, que l'engin moteur est en mesure de fournir l'effort de traction nécessaire et que les équipements de sécurité fonctionnent,
- de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais de traction et au début du voyage,
- d'assurer les opérations courantes d'entretien préventif.

2. CONNAISSANCE DU MATÉRIEL ROULANT

Pour conduire une locomotive, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des indicateurs mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent:

- la traction,
- le freinage,
- les éléments liés à la sécurité du trafic.

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les réparations à effectuer et, dans certains cas, intervenir lui-même, il doit connaître:

- les structures mécaniques,
- les organes de suspension et de liaison,
- les organes de roulement,
- les équipements de sécurité,
- les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement,
- le dispositif de marquage, figurant à l'intérieur et à l'extérieur du matériel roulant, notamment les symboles utilisés pour le transport de marchandises dangereuses,
- les systèmes d'enregistrement des trajets,
- les systèmes électriques et pneumatiques,
- les organes de captage du courant et les équipements haute tension,
- les moyens de communication (radio sol-train, etc.),
- l'organisation des trajets,

- les éléments constitutifs du matériel roulant, leur rôle et les dispositifs propres au matériel remorqué, notamment le système d'arrêt du train par la mise à l'atmosphère de la conduite du frein,
- les organes de freinage,
- les éléments propres aux engins moteurs,
- la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions.

3. ESSAIS DE FREIN

Le conducteur doit être capable:

- de vérifier et de calculer, avant le départ, si la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule,
- de vérifier le fonctionnement des différents éléments du dispositif de freinage de l'engin moteur et du train, le cas échéant, avant toute mise en mouvement, lors de la mise en marche et pendant la marche.

4. TYPE DE MARCHE ET VITESSE LIMITE DU TRAIN EN FONCTION DES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

Le conducteur doit être capable:

- de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant le départ,
- de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction de paramètres tels que les limitations de vitesse, les conditions météorologiques ou tout changement dans la signalisation.

5. MAÎTRISE DE LA CONDUITE DU TRAIN DE FAÇON À NE PAS DÉGRADER LES INSTALLATIONS OU LE MATÉRIEL ROULANT

Le conducteur doit être capable:

- d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables,
- de faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance,
- d'utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations.

6. ANOMALIES

Le conducteur doit:

- pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train,
- être capable d'inspecter le train et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic ferroviaire et des personnes,
- connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS AFFECTANT DES PERSONNES

Le conducteur doit:

- être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du train,
- être capable de déterminer si le train transporte des matières dangereuses et de les reconnaître sur la base des documents du train ou de la liste des wagons,
- connaître la procédure d'évacuation d'un train en cas d'urgence.

8. CONDITIONS DE REPRISE DE MARCHÉ APRÈS UN INCIDENT CONCERNANT LE MATÉRIEL ROULANT

Après un incident, le conducteur doit être capable d'évaluer si le matériel peut continuer à fonctionner et dans quelles conditions, de manière à communiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.

Le conducteur doit pouvoir déterminer s'il faut procéder à une expertise avant que le train ne reprenne sa route.

9. IMMOBILISATION DU TRAIN

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le train, ou des parties de celui-ci, ne se mette pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un train, ou des parties de celui-ci, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

ANNEXE VI

**CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET EXIGENCES
CONCERNANT L'ATTESTATION****Questions relatives aux infrastructures**

1. ESSAIS DE FREIN

Le conducteur doit être capable de vérifier et de calculer, avant le départ, que la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule.

2. TYPE DE MARCHE ET VITESSE LIMITE EN FONCTION DES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

Le conducteur doit être capable:

- de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation,
- de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction des caractéristiques de la ligne.

3. CONNAISSANCE DE LA LIGNE

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité et d'autres prestations, telles la ponctualité et des éléments d'ordre économique. En conséquence, il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations ferroviaires parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants:

- les conditions d'exploitation (changements de voie, circulation dans un seul sens, etc.),
- la vérification de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants,
- la détermination des voies utilisables pour un mode d'exploitation donné,
- les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation,
- le régime d'exploitation,
- le système de cantonnement et les règles associées,
- le nom des gares ainsi que la position et le repérage à distance des gares et postes d'aiguillage, afin d'adapter la conduite en conséquence,
- la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie,
- les vitesses limites pour les différentes catégories de trains conduits par l'agent,
- les profils topographiques,
- les conditions particulières de freinage telles que celles applicables aux lignes à fortes pentes,
- les particularités d'exploitation: signaux, panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ

Le conducteur doit être capable:

- de ne mettre le train en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.),
- d'observer la signalisation latérale et en cabine, de la décoder sans hésitation ni erreur et d'exécuter les actions prescrites,
- de conduire le train en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation en sens contraire, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas d'urgence, manœuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, etc.,
- de respecter les arrêts prévus à l'horaire et les arrêts supplémentaires, et d'effectuer, si nécessaire, les opérations supplémentaires liées au service des voyageurs lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. CONDUITE DU TRAIN

Le conducteur doit être capable:

- de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt,
- d'utiliser les freins pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations,
- de régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie, en tenant compte des caractéristiques de l'engin moteur, du train, de la ligne et de l'environnement.

6. ANOMALIES

Le conducteur doit être capable:

- d'être attentif, dans la mesure où la conduite du train le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement: signaux, voie, alimentation en énergie, passages à niveau, abords de la voie, autre matériel en circulation,
- d'évaluer la distance de franchissement des obstacles,
- de communiquer au gestionnaire de l'infrastructure, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur,
- en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS AFFECTANT DES PERSONNES

Le conducteur doit être capable:

- de prendre des mesures pour protéger le train et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes,
- de déterminer le lieu d'arrêt du train à la suite d'un incendie et de faciliter l'évacuation des voyageurs si nécessaire,
- de communiquer, dès que possible, des renseignements utiles sur l'incendie s'il ne peut le maîtriser lui-même,
- de communiquer, dès que possible, ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure,
- d'évaluer si l'infrastructure permet au véhicule de continuer à rouler et dans quelles conditions.

8. TESTS LINGUISTIQUES

Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans la langue indiquée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné. Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Le conducteur doit être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI «Exploitation». Il doit pouvoir communiquer conformément au niveau 3 du tableau suivant:

Niveau de langue et de communication

L'aptitude orale dans une langue peut être divisée en cinq niveaux:

Niveau	Description
5	<ul style="list-style-type: none"> — peut adapter sa manière de parler en fonction de l'interlocuteur — peut avancer une opinion — peut négocier — peut convaincre — peut donner un conseil
4	<ul style="list-style-type: none"> — peut faire face à des situations totalement imprévues — peut faire des hypothèses — peut exprimer une opinion étayée par des arguments
3	<ul style="list-style-type: none"> — peut faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu — peut faire une description — peut participer à une conversation simple
2	<ul style="list-style-type: none"> — peut faire face à des situations pratiques simples — peut poser des questions — peut répondre à des questions
1	<ul style="list-style-type: none"> — peut parler en utilisant des phrases apprises par cœur

ANNEXE VII

FRÉQUENCE DES EXAMENS

La fréquence minimale des examens est la suivante:

- a) connaissances linguistiques (uniquement dans le cas où il ne s'agit pas de la langue maternelle de l'intéressé): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an;
 - b) connaissance de l'infrastructure (y compris des itinéraires et des règles d'exploitation): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an sur l'itinéraire concerné;
 - c) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans.
-