

N° 6282³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant

1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,
2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (26.7.2011).....	1
2) Texte coordonné.....	6

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(26.7.2011)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 19 juillet 2011.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés.

*

Amendement I portant sur le nouvel article 4

Le nouvel article 4 se lit comme suit:

Art. 4.– A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés quatre nouveaux points r), s), t) et u) libellés comme suit:

- „r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);
- s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;

- t) „détenteur“, la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;
- u) „registre national des véhicules“, le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.“

Commentaire de l'amendement I

Tout d'abord, la Commission du Développement durable a fait sienne la suggestion du Conseil d'Etat d'insérer parmi les nouvelles définitions, sous un point t), le terme „détenteur“ figurant à l'article 1er, point 2) de la directive 2008/110/CE.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a requis l'ajout dans la loi du 22 juillet 2009 d'un article sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal (voir le commentaire du Conseil d'Etat relatif à l'article 10 initial dans son avis du 5 juillet 2011). C'est dans cet esprit qu'il faut considérer l'ajout de la définition sous u) du „registre national des véhicules“.

*

Amendement II portant sur le nouvel article 6

Le nouvel article 6 se lit comme suit:

Art. 6.– A l'article 4, paragraphe 1er de la loi du 22 juillet 2009, les ~~un~~ nouveaux points k) et l) sont est insérés et sont est libellés comme suit:

- „k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national;
- l) tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.“

Commentaire de l'amendement II

Sous k), la commission parlementaire se borne à rectifier une erreur matérielle, alors que l'emploi de l'infinitif est requis.

Sous l), il s'agit tout simplement de donner suite aux considérations du Conseil d'Etat relatives à l'article 10 initial, dans lesquelles ce dernier demande à ce que la liste des missions accordées à l'Administration des chemins de fer soit complétée par celle de la tenue du registre national des véhicules.

*

Amendement III portant sur le nouvel article 8

Le nouvel article 8 se lit comme suit:

Art. 8.– ~~Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi~~ A l'article 12, alinéa 3 de la loi du 22 juillet 2009, les termes „exploitant de wagons“ sont remplacés par le terme „détenteur“.

Commentaire de l'amendement III

La commission parlementaire fait sienne la formulation suggérée par le Conseil d'Etat, en y insérant cependant la précision qu'il s'agit d'une modification de l'alinéa 3 de l'article 12.

*

Amendement IV portant sur les nouveaux articles 11 et 12

Les nouveaux articles 11 et 12 seront libellés comme suit:

Art. 11.– *Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

*„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis **dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.**“*

Art. 12.– *Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:*

*„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis **dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.**“*

Commentaire de l'amendement IV

La Commission du Développement durable a biffé le renvoi à l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires. En effet, dans son avis du 5 juillet 2011, le Conseil d'Etat a demandé, sous peine d'opposition formelle, l'inscription dans la loi du terme précis du délai d'instruction accordé à la commission administrative.

*

Amendement V portant sur le nouvel article 13

Le nouvel article 13 se lira comme suit:

Art. 13.– *A la suite du Chapitre VII de la loi du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:*

Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules

Art. 20bis Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

Art. 20ter 1. *Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules (RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.*

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

3. *Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:*

- a) *au carnet d'entretien de chaque véhicule;*
- b) *aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.*

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences à ~~arrêter conformément au paragraphe 5~~ est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:

- a) le système d'entretien établi par l'entité;
- b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;
- c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;
- d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;*
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;*
- c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.*

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien.*

b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Commentaire de l'amendement V

Par le biais de l'amendement V, la commission parlementaire ne fait que donner suite aux remarques du Conseil d'Etat. En effet, dans son avis du 5 juillet 2011, ce dernier constate que le règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire, adopté sous la procédure de l'urgence, fait référence au registre national des véhicules qui n'a pourtant aucune assise légale. Afin de combler cette lacune, le Conseil d'Etat demande aux auteurs d'ajouter dans la loi du 22 juillet 2009 un nouvel article 20bis sur la création d'un registre national de véhicules géré selon les modalités à fixer par voie de règlement grand-ducal. C'est dans cet esprit que le Conseil d'Etat a d'ores et déjà demandé, dans ses observations formulées à l'endroit de l'article 4 initial, que les missions accordées à l'Administration des chemins de fer soient complétées (voir amendement II).

De même, le nouveau libellé du nouvel article 20ter ne fait que suivre les suggestions du Conseil d'Etat. Ainsi, au paragraphe 2, le Conseil d'Etat avait exigé la suppression des termes „entre autres“, qui ne sont pas prévus par la directive et qui donnent au texte une portée plus large que celle voulue par la directive. La Commission donne suite à cette remarque: le paragraphe 2 reprend dorénavant les termes de la directive 2008/110/CE. Au paragraphe 4, le Conseil d'Etat avait estimé que les critères à mettre en œuvre par le ministre dans le cadre de la procédure de reconnaissance devaient être d'une qualité et d'une rigueur égales à celles des critères prévus pour la procédure d'accréditation. Il avait donc demandé d'adapter la disposition en conséquence.

*

Amendement VI portant sur le nouvel article 14

Le nouvel article 14 est libellé comme suit:

Art. 14.– Est inséré un article 31bis dans la loi précitée du 22 juillet 2009 libellé comme suit:

„Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.“

Commentaire de l'amendement VI

La commission parlementaire n'a pas fait sienne la suggestion de la Haute Corporation de supprimer l'article 9 initial. En effet, le cas échéant, toutes les références faites aux directives 96/48/CE et 2001/16/CE au début de la loi du 22 juillet 2009, principalement l'ancien article 2, ne sont plus correctes. La Commission a cependant procédé à la modification de la phrase introductive, telle que suggérée par le Conseil d'Etat à l'endroit des autres articles de la future loi.

*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Laurent MOSAR

*

TEXTE COORDONNE

(Les suggestions du Conseil d'Etat reprises par la Commission du Développement durable sont soulignées. Les amendements parlementaires proposés sont soulignés et en gras).

PROJET DE LOI

portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant

- 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation**

~~**Art. 1er.**– La présente loi a pour objet la transposition en droit national luxembourgeois de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et de modifier la loi du 22 juillet 2009 ayant pour objet: A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires; B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire; C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et D) de modifier a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics. Elle a d'ailleurs pour objet de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.~~

Art. 1er.– L'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est remplacé par le texte suivant:

„L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau ferré national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire titulaire d'un agrément de sécurité.“

Art. 2.– L'article 1er, alinéa 2 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, ci-après „la loi du 22 juillet 2009“, est remplacé par le texte suivant:

~~„**Art. 1er.**– La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.~~

„Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.“

~~En ce qui concerne les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.“~~

Art. 3.– Les définitions des points d) et e) de l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009, sont remplacées par le texte suivant:

- „d) „système ferroviaire transeuropéen“: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel; décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;
- e) ---“

Art. 4.– A l'article 2 de la loi du 22 juillet 2009 sont insérés **quatre deux** nouveaux points r), s), **t) et u)** libellés comme suit:

- „r) „entité chargée de l'entretien“, une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV);
- s) „véhicule“, un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;
- t) „détenteur“, la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules;**
- u) „registre national des véhicules“, le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois.“**

Art. 5.– L'article 4, paragraphe 1er, point a) de la même loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

- „a) veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour.“

Art. 6.– A l'article 4, paragraphe 1er de la loi du 22 juillet 2009, les ~~un~~ nouveaux points k) et l) sont est insérés et sont est libellés comme suit:

- „k) vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national;
- l) tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.“**

Art. 7.– A l'article 5 de la loi ~~précitée~~ du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau point e) qui est libellé comme suit:

- „e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article ~~20ter~~ de la présente loi.“

Art. 8.– Dans le Chapitre III – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire – article 12, troisième alinéa de la même loi A l'article 12, **alinéa 3** de la loi du 22 juillet 2009, les termes „exploitant de wagons“ sont remplacés par le terme „détenteur“.

Art. 9.– L'alinéa 3 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„La certification générale atteste l'établissement par l'entreprise ferroviaire d'un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité pertinentes du droit communautaire.“

Art. 10.– L'alinéa 4 de l'article 14 de la loi du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau ferré luxembourgeois en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.“

Art. 11.– Le paragraphe 5, alinéa 3 de l'article 15 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis **dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.**“

Art. 12.– Le paragraphe 6, alinéa 3 de l'article 17 de la loi précitée du 22 juillet 2009 est remplacé par le texte suivant:

„La commission peut demander tous les renseignements nécessaires pour examiner la conformité des dossiers qui lui sont soumis par l'Administration, et le cas échéant, s'assurer à ces fins le concours d'organismes et d'experts indépendants. La commission émet son avis **dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet en temps utile en vue du respect du délai fixé au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.**“

Art. 13.– A la suite du Chapitre VII de la loi du 22 juillet 2009 est inséré un nouveau Chapitre VIIbis intitulé et libellé comme suit:

Chapitre VIIbis – Entretien des véhicules

Art. 20bis II est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

Art. 20ter 1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules (RNV) conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. A cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

- a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;
- b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu. conformément au paragraphe 5. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000 et ceci selon les législations communautaire et luxembourgeoise en la matière, dont notamment la loi modifiée du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services et à la création d'un cadre général pour la surveillance du marché dans le contexte de la commercialisation des produits, et du règlement grand-ducal du 28 décembre 2001 portant détermination d'un système d'accréditation des organismes de certification et d'inspection, ainsi que des laboratoires d'essais et portant création de l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de

Surveillance, d'un Comité d'accréditation et d'un Recueil national des auteurs qualité et technique. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences ~~à arrêter conformément au paragraphe 5~~ est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

5. Les certificats sont délivrés conformément au système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret tel que prévu au paragraphe 3 et au Règlement (UE) No .../... de la Commission du [...] concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le Règlement (CE) No 653/2007, et qui concernent notamment:

- a) le système d'entretien établi par l'entité;
- b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;
- c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;
- d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute la Communauté européenne.

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 32 du règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien.
- b) lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Art. 14.– Est inséré un article 31bis dans la loi précitée du 22 juillet 2009 libellé comme suit:

„Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.“

Art. 12.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

