



### Sommaire

#### II Actes non législatifs

##### ACCORDS INTERNATIONAUX

- ★ **Décision (UE) 2018/538 du Conseil du 7 décembre 2017 relative à la signature, au nom de l'Union, et à l'application provisoire de la modification n° 1 du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne** ..... 1
- Modification n° 1 du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne** ..... 3
- ★ **Décision (UE) 2018/539 du Conseil du 20 mars 2018 relative à la conclusion de l'accord bilatéral entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique sur des mesures prudentielles concernant l'assurance et la réassurance** ..... 36

##### RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement délégué (UE) 2018/540 de la Commission du 23 novembre 2017 modifiant le règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la liste des projets d'intérêt commun de l'Union** ..... 38
- ★ **Règlement délégué (UE) 2018/541 de la Commission du 20 décembre 2017 modifiant le règlement délégué (UE) 2017/2358 et le règlement délégué (UE) 2017/2359 en ce qui concerne leur date d'application <sup>(1)</sup>** ..... 59
- ★ **Règlement délégué (UE) 2018/542 de la Commission du 22 janvier 2018 rectifiant la version en langue grecque du règlement délégué (UE) 2017/86 établissant un plan de rejets pour certaines pêcheries démersales dans la mer Méditerranée** ..... 61
- ★ **Règlement délégué (UE) 2018/543 de la Commission du 23 janvier 2018 rectifiant la version en langue espagnole du règlement délégué (UE) n° 812/2013 de la Commission complétant la directive 2010/30/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'étiquetage énergétique des chauffe-eau, des ballons d'eau chaude et des produits combinés constitués d'un chauffe-eau et d'un dispositif solaire <sup>(1)</sup>** ..... 63

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

- ★ Règlement (UE) 2018/544 de la Commission du 27 mars 2018 interdisant la pêche du makaire bleu dans l’océan Atlantique par les navires battant pavillon de l’Espagne ..... 64
- ★ Règlement d’exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d’autorisation des véhicules ferroviaires et d’autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> ..... 66

#### DÉCISIONS

- ★ Décision (UE) 2018/546 de la Banque centrale européenne du 15 mars 2018 relative à la délégation du pouvoir d’adopter des décisions en matière de fonds propres (BCE/2018/10) 105
- ★ Décision (UE) 2018/547 de la Banque centrale européenne du 27 mars 2018 désignant les responsables de service habilités à adopter des décisions déléguées en matière de fonds propres (BCE/2018/11) ..... 110

#### Rectificatifs

- ★ Rectificatif au règlement (UE) 2018/120 du Conseil du 23 janvier 2018 établissant, pour 2018, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l’Union et, pour les navires de pêche de l’Union, dans certaines eaux n’appartenant pas à l’Union et modifiant le règlement (UE) 2017/127 (JO L 27 du 31.1.2018) ..... 112

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l’intérêt pour l’EEE.

## II

(Actes non législatifs)

## ACCORDS INTERNATIONAUX

## DÉCISION (UE) 2018/538 DU CONSEIL

du 7 décembre 2017

**relative à la signature, au nom de l'Union, et à l'application provisoire de la modification n° 1 du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec l'article 218, paragraphes 5 et 7,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a négocié, au nom de l'Union, une modification du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne <sup>(1)</sup> (ci-après dénommé «protocole de coopération NAT-I-9406»), conformément à la décision du Conseil du 8 mai 2017 autorisant la Commission à ouvrir des négociations.
- (2) La modification n° 1 du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne (ci-après dénommée «modification n° 1») a été paraphée le 28 juillet 2017.
- (3) Il convient de signer la modification n° 1 au nom de l'Union, sous réserve de sa conclusion à une date ultérieure.
- (4) La modification n° 1, y compris son addendum, devrait être appliquée à titre provisoire, conformément à l'article II.A de la modification n° 1, dans l'attente de l'achèvement des procédures nécessaires à son entrée en vigueur.
- (5) Il est nécessaire de définir des règles de procédure pour la participation de l'Union à la gestion exécutive du protocole de coopération NAT-I-9406 A entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne sur la modernisation de la gestion du trafic aérien, la recherche et développement en matière d'aviation civile et l'interopérabilité à l'échelle mondiale (ci-après dénommé «protocole de coopération NAT-I-9406 A»), qui figure à l'addendum de la modification n° 1 et remplace le protocole de coopération NAT-I-9406.
- (6) En application de l'article 218, paragraphe 7, du traité, il convient que le Conseil autorise la Commission à approuver les modifications apportées aux annexes du protocole de coopération NAT-I-9406 A et aux appendices de ces annexes, ainsi que l'adoption d'annexes et d'appendices supplémentaires, sous réserve d'une consultation préalable et en temps utile du comité spécial désigné par le Conseil,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La signature, au nom de l'Union, de la modification n° 1 du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne est autorisée, sous réserve de la conclusion de ladite modification.

Le texte de la modification n° 1 est joint à la présente décision.

<sup>(1)</sup> Protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne (JO L 89 du 5.4.2011, p. 3).

*Article 2*

Le président du Conseil est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à signer la modification n° 1 au nom de l'Union.

*Article 3*

La modification n° 1, y compris son addendum, est appliquée à titre provisoire, conformément à l'article II.A de la modification n° 1, à compter de la date de sa signature <sup>(1)</sup>, dans l'attente de l'achèvement des procédures nécessaires à son entrée en vigueur.

*Article 4*

La Commission, après consultation d'un comité spécial désigné par le Conseil, détermine les positions à prendre par l'Union dans la gestion exécutive du protocole de coopération NAT-I-9406 A et de ses annexes, conformément à l'article III du protocole de coopération NAT-I-9406 A, en ce qui concerne:

- a) l'adoption d'annexes et d'appendices supplémentaires du protocole de coopération NAT-I-9406 A et d'appendices des annexes du protocole de coopération NAT-I-9406 A; et
- b) l'adoption de modifications apportées aux annexes du protocole de coopération NAT-I-9406 A et aux appendices de ces annexes.

*Article 5*

Sans préjudice de l'article 4 de la présente décision, la Commission peut prendre toute mesure appropriée en vertu des articles III, IV, V, VII et VIII du protocole de coopération NAT-I-9406 A.

*Article 6*

La Commission représente l'Union dans les consultations menées au titre de l'article XI du protocole de coopération NAT-I-9406 A.

*Article 7*

La Commission informe régulièrement le Conseil des progrès accomplis au cours de la mise en œuvre du protocole de coopération NAT-I-9406 A.

*Article 8*

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 7 décembre 2017.

*Par le Conseil*

*Le président*

A. ANVELT

---

<sup>(1)</sup> La date de signature de la modification n° 1 sera publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* par les soins du secrétariat général du Conseil.

TRADUCTION

**MODIFICATION N° 1**  
**du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne**

CONSIDÉRANT que les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne souhaitent modifier le protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne signé à Budapest le 3 mars 2011 (ci-après dénommé «protocole de 2011»),

DÈS LORS, les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne sont convenus de ce qui suit:

*Article I*

Le protocole de 2011 est supprimé dans son intégralité, y compris l'ensemble de ses annexes et appendices, et remplacé par l'addendum au présent accord, qui comprend le protocole de coopération NAT-I-9406A, l'annexe 1 du protocole de coopération NAT-I-9406A, les appendices 1, 2 et 3 de l'annexe 1 du protocole de coopération NAT-I-9406A et les compléments 1, 2, 3, 4 et 5 de l'appendice 1 de l'annexe 1 du protocole de coopération NAT-I-9406A.

*Article II*

**Entrée en vigueur et dénonciation**

- A. Dans l'attente de son entrée en vigueur, le présent accord, y compris son addendum, est appliqué à titre provisoire à compter de la date de sa signature.
- B. Le présent accord, y compris son addendum, entre en vigueur lorsque les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne se sont mutuellement notifié par écrit l'accomplissement des procédures internes respectives nécessaires à cet effet, et demeure en vigueur tant qu'il n'a pas été dénoncé.
- C. Chaque partie peut dénoncer le présent accord, y compris son addendum, à tout moment moyennant un préavis de soixante (60) jours adressé par écrit à l'autre partie. La dénonciation du présent accord met fin à son addendum, y compris l'ensemble des annexes, appendices et compléments adoptés par les parties en application du protocole de coopération.

*Article III*

**Autorité**

Les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne conviennent des dispositions du présent accord, ainsi qu'en attestent les signatures de leurs représentants dûment habilités.

Fait à Bruxelles, le treize décembre deux mille dix-sept, en double exemplaire, en langue anglaise.

*Pour l'Union européenne*

*Pour les États-Unis d'Amérique*

\_\_\_\_\_

**ADDENDUM À LA MODIFICATION N° 1****du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne****PROTOCOLE DE COOPÉRATION NAT-I-9406A****entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne sur la modernisation de la gestion du trafic aérien, la recherche et développement en matière d'aviation civile et l'interopérabilité à l'échelle mondiale**

CONSIDÉRANT que les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne ont pour objectif commun de promouvoir et de développer la coopération dans le domaine de l'aviation civile; et

CONSIDÉRANT que cette coopération favorisera l'essor, la sécurité et l'efficacité de l'aéronautique civile aux États-Unis d'Amérique et dans l'Union européenne;

DÈS LORS, les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne (ci-après également dénommés conjointement «parties» et individuellement «partie») conviennent de mener des programmes communs conformément aux conditions et modalités définies ci-après:

*Article I***Objectif**

A. Le présent protocole de coopération (ci-après dénommé «protocole») et ses annexes, appendices et compléments, définissent les conditions et modalités de la coopération mutuelle dans le domaine de la recherche, du développement et de la validation en matière d'aviation civile et pour toutes les phases de la modernisation de la gestion du trafic aérien (ci-après dénommée «ATM»). La modernisation de l'ATM comprend les activités de recherche, de développement, de validation et de déploiement, le but étant d'assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale. Les parties peuvent, à cette fin, fournir du personnel, des ressources et des services connexes afin d'assurer le degré de coopération prévu dans le présent protocole et ses annexes, appendices et compléments. Toutes les activités menées dans le cadre du présent protocole et de l'ensemble de ses annexes, appendices et compléments sont subordonnées à la disponibilité des fonds et autres ressources nécessaires à cet effet.

B. Les objectifs du présent protocole peuvent être réalisés au moyen d'une coopération dans l'un des domaines suivants:

- 1) l'échange d'informations concernant les programmes et projets, les résultats de la recherche ou les publications;
- 2) la réalisation d'analyses communes;
- 3) la coordination des programmes et projets de recherche, développement et validation en matière d'aviation civile, et la coordination des activités de modernisation de l'ATM et de leur exécution par chacune des parties, dans le cadre d'efforts conjoints;
- 4) l'échange de membres du personnel scientifique et technique;
- 5) l'échange de matériel, de logiciels et de systèmes spécifiques pour des activités de recherche et des études de compatibilité;
- 6) l'organisation commune de symposiums ou de conférences; et
- 7) des consultations réciproques en vue d'établir des actions concertées dans le cadre d'enceintes internationales appropriées.

C. Dans le respect des lois, règlements et politiques applicables et de leurs modifications éventuelles, les parties favorisent, autant que possible, l'association de participants à des activités de coopération menées dans le cadre du présent protocole et de ses annexes, appendices et compléments en vue d'offrir des possibilités comparables de participation à leurs activités respectives. Les parties associent des participants aux activités de coopération, qui sont menées sur la base de la réciprocité conformément aux principes suivants:

- 1) avantage mutuel;
- 2) possibilités comparables de s'associer à des activités de coopération;

- 3) traitement équitable et loyal;
- 4) échange, en temps opportun, d'informations pouvant avoir une incidence sur les activités de coopération; et
- 5) transparence.

D. Ces activités de coopération se déroulent en application des annexes, appendices et compléments spécifiques définis à l'article II.

## *Article II*

### **Mise en œuvre**

A. Le présent protocole est mis en œuvre au moyen d'annexes, d'appendices et de compléments spécifiques. Ces annexes, appendices et compléments, qui font partie intégrante du présent protocole, décrivent, le cas échéant, la nature et la durée de la coopération pour un domaine ou un objectif donné, le régime applicable à la propriété intellectuelle, la responsabilité, le financement, la répartition des coûts et d'autres aspects pertinents. Sauf indication contraire dans le présent protocole ou une de ses annexes, en cas d'incompatibilité entre une disposition figurant dans une annexe, un appendice ou un complément et une disposition figurant dans le présent protocole, la disposition du présent protocole prévaut.

B. La coordination et l'administration des activités de coopération dans le cadre du présent protocole et de ses annexes, appendices et compléments sont assurées au nom du gouvernement des États-Unis d'Amérique par l'Administration fédérale de l'aviation, et au nom de l'Union européenne par la Commission européenne.

C. Les bureaux désignés pour la coordination et l'administration du présent protocole et destinés à recevoir toutes les demandes de prestation de services en application du présent protocole sont les suivants:

1. Pour les États-Unis d'Amérique:

Federal Aviation Administration  
Office of International Affairs  
Africa, Europe & Middle East Office, AEU  
Wilbur Wright Bldg., 6<sup>th</sup> Floor, East  
600 Independence Avenue, S.W.  
Washington, D.C.  
20591 - USA  
Tél. + 1-202-267-1000  
Fax: + 1-202-267-7198

2. Pour l'Union européenne:

Commission européenne  
Direction générale de la mobilité et des transports  
Direction de l'aviation  
Rue de Mot, 24  
1040 Bruxelles – Belgique  
Tél. + 32-2-299-19-15

D. Des agents de liaison du programme technique pour des activités spécifiques sont désignés conformément aux annexes, appendices et compléments du présent protocole.

## *Article III*

### **Gestion exécutive**

A. Gestion exécutive du présent protocole

1. Les parties instaurent un processus de gestion à appliquer par les représentants:

- a) des États-Unis d'Amérique, à savoir l'administrateur de l'Administration fédérale de l'aviation (ci-après dénommée «FAA»); et
- b) de l'Union européenne, à savoir le directeur général de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG MOVE),

ci-après dénommés les «représentants des parties».

2. Les représentants des parties supervisent la coopération sur les questions traitées dans les annexes du présent protocole et les appendices et compléments s'y rattachant.
3. Les représentants des parties:
  - a) adoptent les annexes et leurs modifications éventuelles; et
  - b) adoptent les propositions visant à modifier d'une autre manière le présent protocole.
4. Les représentants des parties traitent, dans le cadre du champ d'application du présent protocole et de ses annexes, appendices et compléments:
  - a) des questions qui peuvent se poser et des modifications susceptibles d'affecter la mise en œuvre du présent protocole et de ses annexes, appendices et compléments;
  - b) des approches communes concernant l'introduction et la transition vers de nouvelles technologies et procédures, y compris les activités de recherche, d'évaluation et de modernisation de l'ATM, ainsi que d'autres domaines d'intérêt mutuel; et
  - c) des projets de mesures réglementaires et législatives élaborés par une partie qui sont susceptibles d'affecter les intérêts de l'autre partie, dans le cadre du présent protocole et de ses annexes, appendices et compléments.
5. Les représentants des parties ne sont pas tenus de tenir des réunions régulières. Les réunions peuvent être convoquées sur une base ad hoc. Ces réunions peuvent se tenir par téléphone, visioconférence ou en face à face. Les décisions des représentants des parties sont consignées par écrit et sont prises par consensus.
6. Les représentants des parties peuvent inviter des experts spécialisés dans un domaine particulier à participer aux travaux sur une base ad hoc et créer des groupes de travail techniques en tant que de besoin.

#### B. Gestion exécutive des annexes

1. Chaque annexe du présent protocole est régie par son propre comité exécutif. Chaque comité exécutif est coprésidé par les représentants de la FAA et de la Commission européenne au niveau opérationnel approprié et désignés dans l'annexe applicable.
2. Les parties désignent, le cas échéant, d'autres membres du comité exécutif pour représenter leurs domaines de responsabilité.
3. Un comité exécutif peut inviter des experts spécialisés dans un domaine particulier à participer aux travaux sur une base ad hoc.
4. Les comités exécutifs supervisent le travail de tous les comités, groupes de travail et autres groupes créés en application de leur annexe respective ou des appendices et compléments s'y rattachant. Les comités exécutifs élaborent et adoptent des procédures internes.
5. Toutes les décisions d'un comité exécutif sont prises par consensus entre ses coprésidents. Ces décisions sont établies par écrit et signées par les coprésidents.
6. Les comités exécutifs peuvent examiner toute question portant sur le fonctionnement de leur annexe respective et des appendices et compléments s'y rattachant. Ils sont notamment chargés:
  - a) de superviser la coopération sur les questions traitées dans leur annexe respective et les appendices et compléments s'y rattachant, et de donner des orientations appropriées au personnel travaillant dans ce cadre;
  - b) de servir d'enceinte de discussion, dans le cadre de leur annexe respective et des appendices et compléments s'y rattachant, concernant:
    - les questions qui peuvent se poser et les modifications susceptibles d'affecter la mise en œuvre des annexes, appendices et compléments;
    - les approches communes concernant l'introduction de nouvelles technologies et procédures, les activités de recherche, d'évaluation et de modernisation de l'ATM, ainsi que d'autres domaines d'intérêt mutuel; et
    - les projets de mesures réglementaires et législatives élaborés par une partie qui sont susceptibles d'affecter les intérêts de l'autre partie, dans le cadre de leur annexe respective;



- c) d'approuver et de transmettre aux représentants des parties les propositions visant à modifier leur annexe respective;
- d) d'adopter les appendices de leur annexe respective, ainsi que toute modification apportée à ceux-ci, après consultation des représentants des parties;
- e) d'adopter les compléments des appendices de leur annexe respective, ainsi que toute modification apportée à ceux-ci.

#### Article IV

### Échange de personnel

Les parties peuvent échanger des membres de leur personnel technique selon les besoins pour la poursuite des activités décrites dans une annexe, un appendice ou un complément du présent protocole. Tous ces échanges respectent les modalités et conditions définies dans le présent protocole, ses annexes, appendices et compléments. Le personnel technique échangé par les parties exécute ses tâches conformément aux indications de l'annexe, de l'appendice ou du complément. Ce personnel technique peut venir d'organes ou d'entreprises contractantes des États-Unis d'Amérique ou de l'Union européenne, selon ce qui aura été mutuellement convenu.

#### Article V

### Dispositions relatives au prêt de matériel

Du matériel peut être prêté par une partie (ci-après dénommée «partie prêteuse») à l'autre partie (ci-après dénommée «partie emprunteuse») au titre d'une annexe, d'un appendice ou d'un complément du présent protocole. Les dispositions générales suivantes s'appliquent à tous les prêts de matériel, sauf disposition contraire figurant dans une annexe, un appendice ou un complément:

- A. La partie prêteuse détermine la valeur du matériel à prêter.
- B. La partie emprunteuse prend la garde et la jouissance du matériel dans les installations de la partie prêteuse qui sont désignées par les parties dans l'annexe, l'appendice ou le complément. La partie emprunteuse conserve la garde et la jouissance du matériel jusqu'à sa restitution à la partie prêteuse conformément au paragraphe H ci-après.
- C. La partie emprunteuse se charge, à ses propres frais, de transporter le matériel vers les installations désignées par les parties dans l'annexe, l'appendice ou le complément.
- D. Les parties coopèrent pour la délivrance de toutes les autorisations, notamment les licences d'exportation, nécessaires pour le transfert du matériel.
- E. La partie emprunteuse est responsable de l'installation du matériel dans les installations désignées par les parties dans l'annexe, l'appendice ou le complément. Au besoin, la partie prêteuse aide la partie emprunteuse à installer le matériel prêté selon les modalités convenues par les parties.
- F. Pendant la durée du prêt, la partie emprunteuse utilise le matériel et le maintient en bon état, assure la capacité de fonctionnement continu du matériel et permet à la partie prêteuse de l'inspecter à tout moment jugé raisonnable.
- G. La partie prêteuse aide la partie emprunteuse à déterminer des sources d'approvisionnement pour les articles courants et les pièces particulières qui ne sont pas faciles à obtenir.
- H. À l'expiration ou en cas de dénonciation de l'annexe, de l'appendice ou du complément correspondant du présent protocole, ou lorsque l'utilisation du matériel prend fin, la partie emprunteuse restitue le matériel, à ses propres frais, à la partie prêteuse.
- I. En cas de perte ou de dommage d'un matériel qui est prêté au titre du présent protocole et dont la partie emprunteuse a la garde et la jouissance, il revient à la partie prêteuse de décider si la partie emprunteuse doit réparer le matériel ou la dédommager de la valeur (déterminée par la partie prêteuse conformément au paragraphe A ci-dessus) du matériel perdu ou endommagé.
- J. Un matériel échangé au titre du présent protocole doit servir aux seules fins de la recherche, du développement ou de la validation, et ne peut en aucune manière être utilisé pour l'aviation civile active ni aucune autre exploitation opérationnelle.
- K. Les transferts de technologie, de matériel ou d'autres éléments effectués au titre du présent protocole sont régis par les législations et politiques applicables des parties.

*Article VI***Financement**

- A. Sauf disposition contraire figurant dans une annexe, un appendice ou un complément du présent protocole, chaque partie supporte les coûts liés aux activités qu'elle exécute au titre du présent protocole.
- B. Les États-Unis d'Amérique ont attribué à ce programme de coopération le numéro de protocole NAT-I-9406A, qui sera indiqué dans toute correspondance relative au présent protocole.

*Article VII***Communication d'informations**

- A. Sauf lorsque le droit applicable l'exige, ou sauf accord préalable écrit entre les parties, aucune partie ne doit communiquer d'informations ou de documentation en rapport avec les tâches ou programmes approuvés au titre du présent protocole, de ses annexes, appendices ou compléments, à des tiers autres que i) des contractants ou des sous-traitants prenant part aux tâches ou programmes et pour autant qu'elles soient nécessaires à l'exécution de ces tâches ou programmes; ou ii) d'autres autorités publiques des parties.
- B. Si l'une des parties constate qu'il sera nécessaire, ou qu'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'il devienne nécessaire, au titre de ses dispositions législatives ou réglementaires, de communiquer des informations relevant du champ d'application du paragraphe A du présent article, elle en informe l'autre partie, dans toute la mesure du possible, immédiatement et avant la divulgation. Les parties se consultent ensuite pour définir la ligne de conduite à adopter.

*Article VIII***Droits de propriété intellectuelle**

- A. Lorsqu'une partie fournit ce qui relève de la propriété intellectuelle (englobant notamment, aux fins du présent protocole, des analyses, rapports, bases de données, logiciels, savoir-faire, informations techniques et sensibles sur le plan commercial, données et registres ainsi que la documentation et le matériel connexes, sous quelque forme et sur quelque support que ce soit) à l'autre partie conformément aux conditions d'une annexe, d'un appendice ou d'un complément du présent protocole, elle conserve les droits de propriété afférents à la propriété intellectuelle dont elle était titulaire au moment de l'échange. Lorsqu'une partie fournit un document ou autre relevant de la propriété intellectuelle au titre d'une annexe, d'un appendice ou d'un complément du présent protocole, elle indique clairement dessus qu'il s'agit d'une information de nature confidentielle ou exclusive ou d'un secret commercial, selon le cas.
- B. Sauf stipulation expresse d'une annexe, d'un appendice ou d'un complément du présent protocole, la partie qui reçoit ce qui relève de la propriété intellectuelle de l'autre partie au titre du présent protocole:
1. n'obtient pas de droits de propriété y afférents du fait qu'elle l'a reçu de l'autre partie; et
  2. ne le divulgue pas à des tiers autres que des contractants ou des sous-traitants prenant part à un programme lié à une annexe, à un appendice ou à un complément du présent protocole, sans avoir préalablement obtenu l'accord écrit de l'autre partie. En cas de divulgation à un contractant ou un sous-traitant prenant part au programme, la partie qui divulgue ce qui relève de la propriété intellectuelle doit:
    - a) limiter l'utilisation de ce qui relève de la propriété intellectuelle de telle sorte que le contractant ou le sous-traitant ne l'utilise qu'aux seules fins indiquées dans l'annexe, l'appendice ou le complément applicable; et
    - b) interdire que le contractant ou le sous-traitant divulgue plus largement ce qui relève de la propriété intellectuelle à des tiers, sauf si l'autre partie l'y autorise préalablement par un accord écrit.
- C. Sauf stipulation expresse d'une annexe, d'un appendice ou d'un complément du présent protocole, tout ce qui relève de la propriété intellectuelle et qui a été développé conjointement par les parties au titre du présent protocole et de ses annexes, appendices ou compléments appartient conjointement aux parties.
1. Chaque partie a le droit, dans tous les pays, à un droit non exclusif et irrévocable concernant la reproduction, la conception de produits dérivés, la diffusion publique et la traduction de ce qui relève de la propriété intellectuelle, pour autant que ces activités de reproduction, conception, diffusion et traduction n'affectent pas la protection des droits de propriété intellectuelle de l'autre partie. Chaque partie a le droit de réviser une telle traduction avant sa diffusion publique.
  2. Tous les exemplaires diffusés dans le public d'articles de magazines scientifiques et techniques, de livres et de rapports scientifiques non exclusifs découlant de la coopération menée au titre du présent protocole et de ses annexes, appendices ou compléments doivent indiquer les noms des auteurs, sauf ceux qui refusent expressément d'être cités.

D. Si une partie estime qu'un document ou autre qui relève de la propriété intellectuelle fourni par l'autre partie au titre d'une annexe, d'un appendice ou d'un complément du présent protocole ne doit pas être qualifié d'information commerciale confidentielle ou exclusive ou de secret d'affaires, elle demande à consulter l'autre partie sur cette question. Les consultations peuvent avoir lieu à l'occasion d'une réunion des représentants des parties, d'une réunion du comité exécutif compétent ou d'une réunion d'autres comités éventuellement créés en vertu d'une annexe, d'un appendice ou d'un complément du présent protocole.

#### *Article IX*

### **Immunité et responsabilité**

A. Les parties traitent des questions d'immunité et de responsabilité liées aux activités relevant du protocole dans l'annexe, l'appendice ou le complément qui s'y rapporte, selon le cas.

B. Les parties conviennent que toutes les activités entreprises au titre du présent protocole et de ses annexes, appendices et compléments doivent être menées avec la diligence professionnelle requise et que tous les efforts raisonnables doivent être consentis afin de minimiser les risques possibles pour les tiers et de satisfaire toutes les exigences en matière de sécurité et de surveillance.

#### *Article X*

### **Modifications**

A. Les parties peuvent modifier le présent protocole, ses annexes, appendices et compléments au moyen d'un accord écrit signé par les deux parties. Les annexes, appendices et compléments peuvent également être modifiés conformément à l'article III.

B. Les modifications du présent protocole ou de ses annexes, appendices ou compléments entrent en vigueur conformément à leurs dispositions.

#### *Article XI*

### **Règlement des litiges**

Les parties règlent les litiges concernant l'interprétation ou l'application du présent protocole, de ses annexes, appendices et compléments au moyen de consultations entre les parties. Elles ne soumettent pas de tels différends à un tribunal international ou à un tiers aux fins de règlement.

#### *Article XII*

### **Entrée en vigueur et dénonciation des annexes, appendices et compléments**

A. Les annexes, appendices ou compléments adoptés en application de l'article III après l'entrée en vigueur du présent protocole entrent en vigueur conformément à leurs dispositions.

B. Chaque partie peut dénoncer une annexe, un appendice ou un complément à tout moment moyennant un préavis de soixante (60) jours adressé par écrit à l'autre partie. Chaque partie dispose de cent vingt (120) jours pour liquider ses activités à compter de la date de dénonciation d'une annexe, d'un appendice ou d'un complément.

C. La dénonciation du présent protocole n'affecte en rien les droits et obligations des parties au titre des articles V, VII, VIII et IX. Chaque partie dispose de cent vingt (120) jours pour liquider ses activités à compter de la date de dénonciation du présent protocole.

---

## ANNEXE 1

## DU PROTOCOLE DE COOPÉRATION NAT-I-9406A ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET L'UNION EUROPÉENNE

## MODERNISATION DU TRAFIC AÉRIEN ET INTEROPERABILITÉ À L'ÉCHELLE MONDIALE

*Article I***Objet**

La présente annexe a pour objet la mise en œuvre du protocole de coopération NAT-I-9406A conclu entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne (ci-après dénommé «protocole») en fixant les modalités et conditions selon lesquelles les parties établissent une coopération entre leurs activités respectives de modernisation de la gestion du trafic aérien (ci-après dénommée «ATM»), NextGen et le Ciel unique européen, en vue d'assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale de leurs systèmes ATM, en tenant compte des intérêts des usagers civils et militaires de l'espace aérien.

*Article II***Principes**

Dans le cadre des activités de modernisation de l'ATM des parties, et conformément aux principes énoncés à l'article I.C du protocole, les parties:

- A. le cas échéant, autorisent les organismes gouvernementaux et sectoriels de l'autre partie à prendre part à leurs organes consultatifs et initiatives dans le domaine industriel concernés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables et aux règles régissant ces organes et initiatives;
- B. s'efforcent d'offrir aux parties prenantes du secteur industriel de l'autre partie des possibilités de contribuer aux programmes de travail et d'accéder aux informations et aux résultats relatifs à des activités de modernisation de l'ATM équivalentes;
- C. déterminent mutuellement, par l'intermédiaire du comité exécutif créé en application de l'article IV de la présente annexe, dans les appendices ou compléments, les domaines qui ouvrent des possibilités spécifiques de participation aux organes consultatifs, aux initiatives et aux programmes et projets de chacune des parties; et
- D. contrôlent, par l'intermédiaire du comité exécutif, la mise en œuvre de la présente annexe et adoptent, selon le cas, de nouveaux appendices et compléments, ou des modifications aux appendices et compléments existants, conformément à l'article III.B du protocole.

*Article III***Champ d'application des travaux**

A. Les travaux ont pour objet de contribuer aux efforts de modernisation de chacune des parties en matière d'ATM, l'objectif étant d'assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale grâce à la coopération mutuelle, notamment dans les domaines suivants, sans que cette liste soit exhaustive:

- définition de systèmes de haut niveau, concepts opérationnels, définition d'architectures et fondements techniques;
- feuille de route et activités de normalisation;
- recherche et développement liés aux initiatives SESAR et NextGen dans le domaine de l'ATM;
- opérations basées sur trajectoire;
- interopérabilité et harmonisation à l'échelle mondiale, incluant le soutien d'initiatives de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
- gestion de l'information;
- initiatives en matière de communication, navigation et surveillance;
- déploiement de systèmes et capacités ATM;
- harmonisation de la mise en œuvre des normes;
- indicateurs de performance liés aux systèmes ATM et aux initiatives de modernisation de l'ATM;
- indicateurs de performance opérationnelle de l'aviation;
- modélisation et analyse économiques;
- information relative aux flux de trafic;

- initiatives relatives à la sécurité de l'ATM;
- intégration dans l'ATM de nouveaux véhicules aériens, dont les systèmes d'aéronefs télépilotés (UAS);
- cybersécurité liée au domaine de l'ATM;
- mécanismes incitatifs;
- facteurs humains;
- amélioration des activités aéroportuaires.

B. S'il y a lieu, les parties produisent, sur la base de la réciprocité, soit individuellement, soit conjointement, pour se les échanger, des rapports décrivant des concepts d'utilisation, des modèles, des prototypes, des évaluations, des exercices de validation et des études comparatives portant sur les aspects techniques et opérationnels de l'ATM. Les évaluations et validations peuvent utiliser une panoplie d'outils tels que des simulations et des essais en grandeur réelle ou des démonstrations.

#### Article IV

##### Gestion

Les parties créent, conformément à l'article III.B du protocole, un comité exécutif qui:

- A. est coprésidé par le Chief NextGen Officer de l'Administration fédérale de l'aviation (ci-après dénommée «FAA») ou son suppléant, et par le chef de l'unité «ciel unique européen (CUE)» au sein de la DG MOVE de la Commission européenne ou son suppléant;
- B. est composé d'autres membres désignés par les parties en fonction de leurs domaines de responsabilité en matière d'ATM;
- C. se réunit au moins une fois par an pour:
  1. surveiller et examiner l'avancement des projets et activités conjoints en cours définis dans les appendices et compléments;
  2. évaluer les résultats obtenus;
  3. surveiller et assurer la mise en œuvre efficace de la présente annexe et, au besoin, consulter les représentants des parties visés à l'article III.A du protocole sur des mécanismes de participation des entreprises ou les saisir de questions;
- D. examine toute question portant sur la mise en œuvre de la présente annexe et des appendices et compléments s'y rattachant. Conformément à l'article III.B du protocole, le comité exécutif est notamment chargé:
  1. de superviser la coopération sur les questions traitées dans la présente annexe et dans les appendices et compléments s'y rattachant, et de donner des orientations appropriées au personnel travaillant dans ce cadre;
  2. de servir d'enceinte de discussion, dans le cadre de la présente annexe et des appendices et compléments s'y rattachant, concernant:
    - les questions qui peuvent se poser et les modifications susceptibles d'affecter la mise en œuvre de la présente annexe et de ses appendices et compléments;
    - les approches communes concernant l'introduction et la transition vers de nouvelles technologies et procédures, y compris les activités de recherche, d'évaluation et de déploiement, ainsi que d'autres domaines d'intérêt mutuel; et
    - les projets de mesures réglementaires et législatives élaborés par une partie qui sont susceptibles d'affecter les intérêts de l'autre partie, dans le cadre de la présente annexe;
  3. d'approuver et de transmettre aux représentants des parties les propositions visant à modifier la présente annexe;
  4. d'adopter les appendices de la présente annexe, ainsi que toute modification apportée à ceux-ci, après consultation des représentants des parties;
  5. d'adopter les compléments des appendices de la présente annexe, ainsi que toute modification apportée à ceux-ci;
- E. définit ses procédures de travail. Toutes les décisions sont prises par consensus entre les coprésidents. Ces décisions sont établies par écrit et signées par les coprésidents;

- F. promeut les synergies et la cohérence et évite la répétition inutile des travaux effectués dans le cadre des appendices ou compléments de la présente annexe;
- G. se coordonne le cas échéant avec d'autres comités exécutifs créés en vertu du présent protocole afin de promouvoir les synergies et la cohérence et d'éviter la répétition inutile des travaux réalisés dans le cadre d'autres annexes du protocole;
- H. fait rapport aux représentants des parties en tant que de besoin.

#### *Article V*

### **Immunité et responsabilité**

Les parties traitent des questions d'immunité et de responsabilité liées aux activités relevant de la présente annexe dans les appendices ou compléments s'y rattachant, le cas échéant.

#### *Article VI*

### **Mise en œuvre**

- A. Tous les travaux fournis au titre de la présente annexe sont décrits dans les appendices ou compléments, qui font partie de la présente annexe dès leur entrée en vigueur.
- B. Chaque appendice et chaque complément est numéroté dans l'ordre et contient une description des travaux que doivent effectuer les parties ou les entités désignées pour exécuter les travaux, notamment: le lieu et la durée estimée des travaux; le personnel et les autres ressources nécessaires pour accomplir les travaux, l'estimation des coûts et toute autre information pertinente concernant les travaux.

#### *Article VII*

### **Dispositions financières**

Sauf disposition contraire figurant dans un appendice ou un complément, chaque partie supporte les coûts des activités qu'elle exécute.

#### *Article VIII*

### **Points de contact**

Les bureaux désignés pour la coordination et l'administration de la présente annexe sont les suivants:

1. Pour les États-Unis d'Amérique:

Federal Aviation Administration  
Office of International Affairs  
Africa, Europe & Middle East Office, AEU  
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East  
600 Independence Avenue, S.W.  
Washington, D.C. 20591 - USA  
Tél. + 1 202-267-1000  
Fax: + 1 202-267-7198

2. Pour l'Union européenne:

Unité «Ciel unique européen»  
Direction générale de la mobilité et des transports  
Direction «Transport aérien»  
Commission européenne  
Rue de Mot 24  
1040 Bruxelles – Belgique  
Tél. + 32-2-299-19-15

*Article IX***Dénonciation**

La dénonciation de la présente annexe met également un terme à l'ensemble des appendices et compléments adoptés au titre de la présente annexe.

---

## Appendice 1 de l'annexe 1

### *du protocole de coopération NAT-I-9406A entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne*

#### *Coopération SESAR-NextGen en matière de recherche et développement et de validation visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale*

##### *Article I*

#### **Objet**

Le présent appendice a pour objet la mise en œuvre de l'annexe 1 du protocole de coopération NAT-I-9406A conclu entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne (ci-après dénommé «protocole») en fixant les modalités et conditions selon lesquelles les parties établissent une coopération en matière de recherche et développement et de validation, dont l'objectif est d'assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale entre leurs programmes respectifs de modernisation de la gestion du trafic aérien (ci-après dénommée «ATM»), NextGen et SESAR, en tenant compte des intérêts des usagers civils et militaires de l'espace aérien.

##### *Article II*

#### **Définitions**

Aux fins du présent appendice, on entend par «validation» la confirmation, tout au long du cycle de développement, que la solution proposée, y compris le concept, le système et les procédures, est conforme aux besoins des parties prenantes.

##### *Article III*

#### **Principes**

Les activités de coopération au titre du présent appendice sont menées sur la base de la réciprocité, conformément aux principes énoncés à l'article I.C du protocole.

Un comité de coordination (CCOM), créé en vertu de l'article V du présent appendice, surveille la mise en œuvre du présent appendice et détermine les domaines qui ouvrent des possibilités spécifiques de participation aux organes consultatifs, aux initiatives et aux activités de recherche et développement et de validation de chacune des parties, notamment les domaines qui prévoient une contribution à la définition de systèmes de haut niveau, tels que l'interopérabilité, la définition d'architectures et les fondements techniques. Le CCOM peut proposer, en application de l'article V du présent appendice, des compléments relatifs aux domaines déterminés.

##### *Article IV*

#### **Champ d'application des travaux**

A. Le champ d'application des travaux est de contribuer aux activités de recherche, de développement et de validation en matière de gestion du trafic aérien aux fins de l'interopérabilité à l'échelle mondiale. Les travaux peuvent inclure, sans que cette liste soit exhaustive, les activités indiquées aux paragraphes 1 à 5 du présent article.

##### 1. Activités transversales

Les activités transversales couvrent les tâches qui ne sont pas spécifiques à un développement opérationnel ou technique particulier, mais ont des interdépendances au sein des programmes SESAR et NextGen. Ces activités sont particulièrement importantes pour la coopération, car toute approche divergente pourrait avoir des implications concrètes considérables sur le plan de l'harmonisation et de l'interopérabilité. Dans ce domaine, les parties entendent examiner les aspects suivants:

- a) concept des opérations et feuille de route;
- b) disposition concernant la séparation;
- c) établissement de feuilles de route incluant la normalisation et la réglementation en vue de synchroniser plus facilement la mise en œuvre;
- d) plan d'entreprise et planification des investissements;
- e) environnement;



- f) coordination des efforts techniques à l'appui des activités de normalisation au niveau mondial et au niveau de l'OACI dans le domaine de la modernisation de l'ATM;
- g) synchronisation et cohérence des feuilles de route de l'avionique, afin de garantir une efficacité économique maximale pour les usagers de l'espace aérien; et
- h) réalisation coordonnée des modifications techniques et opérationnelles permettant d'obtenir/de maintenir la bonne continuité des opérations du point de vue des usagers de l'espace aérien.

## 2. Gestion de l'information

L'accent mis sur la gestion de l'information vise à assurer la diffusion en temps utile d'informations exactes et pertinentes en rapport avec l'ATM dans l'ensemble de la communauté des parties prenantes, d'une manière homogène (interopérable), sûre et propice à une prise de décision basée sur la collaboration. Dans ce domaine, les parties entendent examiner les aspects suivants:

- a) l'interopérabilité du système de gestion de l'information englobant l'ensemble du système de transport aérien (SWIM);
- b) l'interopérabilité du système de gestion de l'information aéronautique (AIM); et
- c) l'échange d'informations météorologiques.

## 3. Gestion des trajectoires

La gestion des trajectoires englobe l'échange air/air et air/sol de trajectoires en quatre dimensions (4D) qui exigent une approche cohérente en ce qui concerne la terminologie, la définition et l'échange d'informations de vol à tout moment et dans toutes les phases de vol. Dans ce domaine, les parties entendent examiner les aspects suivants:

- a) définition commune des trajectoires et échange;
- b) planification des vols et mises à jour dynamiques des plans de vol;
- c) gestion du trafic (y compris intégration et prévision des trajectoires);
- d) intégration des systèmes d'aéronefs télépilotés (UAS) dans l'ATM; et
- e) convergence des concepts SESAR et NextGen relatifs aux opérations, des définitions des services et de leurs applications, notamment des opérations relatives à la définition des trajectoires 4D et au format d'échange.

## 4. Interopérabilité des systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS) et des systèmes embarqués.

L'interopérabilité des systèmes CNS et embarqués comprend la planification des équipements embarqués et le développement de systèmes et applications air/air et air/sol interopérables. Dans ce domaine, les parties entendent examiner les aspects suivants:

- a) interopérabilité des systèmes embarqués, notamment:
  - i) système anticollision embarqué (ACAS);
  - ii) feuille de route de l'avionique; et
  - iii) systèmes de garantie de séparation des vols (ASAS) pour l'aide à la séparation air/air et air/sol;
- b) communications, notamment:
  - i) services et technologie relatifs à la liaison de données; et
  - ii) architecture de communication flexible;
- c) navigation, notamment:
  - i) navigation fondée sur les performances (PBN); et
  - ii) applications du système mondial de navigation par satellite (GNSS) pour les phases de route et d'approche, notamment l'approche avec guidage vertical;
- d) surveillance, notamment:
  - i) services et technologie relatifs à la surveillance dépendante automatique (ADS); et
  - ii) surveillance au sol.

## 5. Projets de collaboration

Les projets de collaboration comprennent des projets ad hoc pour lesquels les parties reconnaissent la nécessité d'une coordination et d'une collaboration ciblées.

B. S'il y a lieu, les parties produisent, sur la base de la réciprocité, soit individuellement, soit conjointement, pour se les échanger, des rapports décrivant des concepts d'utilisation, des modèles, des prototypes, des évaluations, des exercices de validation et des études comparatives portant sur les aspects techniques et opérationnels de l'ATM. Les évaluations et validations peuvent utiliser une panoplie d'outils tels que des simulations et des essais en grandeur réelle.

#### *Article V*

##### **Gestion**

Sous réserve de la disponibilité de fonds, les parties établissent et gèrent des projets et des activités et veillent à ce que les travaux en cours soient axés sur les résultats, pragmatiques et menés en temps utile, tout en évitant les doubles emplois. Il est créé à cette fin un comité de coordination (CCOM), qui:

- A. est coprésidé par un représentant de l'Administration fédérale de l'aviation (ci-après dénommée «FAA») et un représentant de la Commission européenne, ou leurs suppléants respectifs;
- B. est composé d'un nombre égal de participants désignés par la FAA et par la Commission européenne;
- C. se réunit au moins deux fois par an pour:
  - 1. surveiller et examiner l'avancement des projets et activités conjoints en cours définis dans les compléments et exécutés par des groupes de travail créés en application du paragraphe F du présent article;
  - 2. évaluer les résultats obtenus;
  - 3. proposer le lancement de nouveaux projets et activités, le cas échéant;
  - 4. élaborer des propositions de compléments ou des modifications à apporter aux compléments du présent appendice, que le CCOM soumet au comité exécutif pour adoption; et
  - 5. surveiller et assurer la mise en œuvre efficace du présent appendice et, au besoin, consulter le comité exécutif sur des mécanismes de participation des entreprises ou le saisir de questions;
- D. établit ses procédures de travail. Toutes les décisions sont prises par consensus entre les coprésidents. Ces décisions sont établies par écrit et signées par les coprésidents ou leurs suppléants respectifs;
- E. fait rapport au comité exécutif créé en application de l'article IV de l'annexe 1 du protocole;
- F. crée, le cas échéant, des groupes de travail consacrés à des projets ou activités spécifiques au titre du présent appendice. Chaque groupe de travail est composé d'un nombre adéquat et limité de participants des parties. Les groupes de travail se réunissent selon les besoins, se conforment aux instructions données par le CCOM et font régulièrement rapport à ce dernier.

#### *Article VI*

##### **Immunité et responsabilité**

Les parties peuvent traiter les questions d'immunité et de responsabilité liées aux activités relevant du présent appendice dans le complément qui s'y rapporte, le cas échéant.

#### *Article VII*

##### **Mise en œuvre**

- A. Tous les travaux fournis au titre du présent appendice sont décrits dans les compléments, qui font partie du présent appendice dès leur entrée en vigueur.
- B. Chaque complément contient une description des travaux que doivent effectuer les parties ou les groupes de travail qu'elles désignent pour exécuter les travaux, notamment le lieu et la durée estimée des travaux, le personnel et les autres ressources nécessaires pour accomplir les travaux, l'estimation des coûts et toute autre information pertinente concernant les travaux.

#### *Article VIII*

##### **Dispositions financières**

Sauf disposition contraire figurant dans un complément du présent appendice, chaque partie supporte les coûts des activités qu'elle exécute.

*Article IX***Points de contact**

- A. Les bureaux désignés pour la coordination et l'administration du présent appendice sont les suivants:
1. Pour les États-Unis d'Amérique:  
Federal Aviation Administration  
Office of International Affairs  
Africa, Europe & Middle East Office, AEU  
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East  
600 Independence Avenue, S.W.  
Washington, D.C. 20591 - USA  
Tél. + 1 202-267-1000  
Fax: + 1 202-267-7198
  2. Pour l'Union européenne:  
Unité «Ciel unique européen»  
Direction générale de la mobilité et des transports  
Direction «Transport aérien»  
Commission européenne  
Rue de Mot 24  
1040 Bruxelles – Belgique  
Tél. + 32 2 296 84 30
- B. Les agents de liaison du programme technique pour des activités spécifiques sont désignés conformément aux compléments du présent appendice.

*Article X***Dénonciation**

La dénonciation du présent appendice met également un terme à l'ensemble des compléments adoptés par les parties au titre du présent appendice.

---

**Complément 1 de l'appendice 1 de l'annexe 1****du protocole de coopération NAT-I-9406A entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne****Coopération SESAR-NextGen dans le cadre d'activités transversales visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale***Article I***Objet**

A. Le présent complément de l'appendice 1 de l'annexe 1 (ci-après dénommé «appendice 1») du protocole de coopération NAT-I-9406A (ci-après dénommé «protocole») entre les États-Unis d'Amérique (ci-après dénommés «États-Unis») et l'Union européenne (ci-après dénommée «UE») définit les modalités et conditions de la coopération dans le cadre d'activités de nature transversale (ci-après dénommées «activités transversales») visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale des programmes NextGen et SESAR.

B. Le présent complément:

1. décrit les travaux à exécuter; et
2. précise les dérogations éventuelles aux dispositions sur les droits de propriété intellectuelle énoncées à l'article VIII du protocole.

*Article II***Champ d'application des travaux**

A. Les États-Unis et l'UE (ci-après dénommés «parties») conviennent de coordonner, le cas échéant, diverses activités transversales, en particulier en ce qui concerne les activités décrites ci-après. L'Administration fédérale de l'aviation (ci-après dénommée «FAA») met en œuvre le présent complément au nom des États-Unis. La Commission européenne met en œuvre le présent complément au nom de l'UE et peut, à cet effet, désigner l'entreprise commune SESAR pour l'exécution d'activités de coopération en application du présent complément.

B. Les parties œuvrent au développement d'une définition commune du concept des opérations dans les domaines où cela est nécessaire pour assurer une performance et une interopérabilité optimales pour les usagers de l'espace aérien, et visent à convenir d'un calendrier commun de mise en œuvre. Ces travaux comprennent des activités spécifiques de coordination portant sur des méthodes de séparation et sur la définition des services associés de gestion du trafic aérien (ci-après dénommée «ATM»). Aux fins de ces activités de coordination, les parties prennent en considération:

1. le rôle important que joueront ces activités dans le soutien aux autres activités de coordination couvertes par le présent complément et les autres compléments de l'appendice 1; et
2. la nécessité: i) d'établir une vision coordonnée et de parvenir à une interprétation commune des éléments fondamentaux de SESAR et de NextGen, en particulier en ce qui concerne la réalisation des objectifs opérationnels et environnementaux ainsi qu'en matière de sécurité et de sûreté; ii) d'élaborer des règlements complémentaires; et iii) de mettre en place les moyens d'établir et de maintenir l'interopérabilité au cours des déploiements planifiés.

C. Les parties coordonnent l'évolution de leurs feuilles de route respectives en matière de normalisation et de réglementation associée aux activités transversales décrites à l'appendice 1, afin d'éviter de graves problèmes d'interopérabilité dus à une synchronisation insuffisante dans l'adoption de nouvelles normes et règles au niveau mondial. Pour la même raison, les parties s'efforcent de définir et de promouvoir une approche harmonisée de la réglementation et des normes internationales concernant les futures capacités opérationnelles et techniques au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

D. Les parties coordonnent leur approche concernant les actions, les moyens et la planification liés au déploiement, afin de faciliter une transition sans heurts lors des modifications techniques et opérationnelles apportées aux systèmes ATM des États-Unis et de l'UE, et de parvenir à un alignement des calendriers de déploiement opérationnel lorsque les besoins d'interopérabilité sont cruciaux.

E. Les parties coordonnent leur approche sur les changements opérationnels destinés à améliorer la performance dans les domaines de la sécurité, la sûreté, l'environnement, des facteurs humains et des plans d'entreprise. Dans ce domaine, les meilleures pratiques de modélisation et méthodes d'amélioration sont recherchées et coordonnées, en particulier en vue de parvenir à fixer des objectifs complémentaires et de comprendre les justifications sous-jacentes afin de faire des comparaisons valables entre les éléments de performance et les impacts sur la performance de SESAR et de NextGen.

*Article III***Gestion et mise en œuvre**

A. Les travaux menés en application du présent complément sont gérés selon les modalités et conditions de l'article V de l'appendice 1. Le détail de l'administration des activités transversales est défini par les parties dans un document administratif commun approuvé par le comité de coordination créé en application de l'appendice 1. Ce document décrit les moyens, les rôles, les responsabilités et les participants pour chaque action particulière, ainsi que les processus de travail pour les activités transversales.

B. Les travaux à exécuter en application du présent complément sont répartis entre des activités transversales ou groupes d'activités transversales connexes. Un document de travail approuvé par le comité de coordination créé en application de l'appendice 1: décrit en détail le champ d'application des travaux de chaque activité transversale ou groupe d'activités transversales; identifie les agents de liaison du programme technique pour les deux parties; et décrit la relation de chaque activité avec les autres activités.

*Article IV***Financement**

Chaque partie assume le coût des travaux qu'elle effectue en application du présent complément.

*Article V***Droits de propriété intellectuelle**

Les modalités et conditions définies à l'article VIII (Droits de propriété intellectuelle) du protocole s'appliquent. Toutefois, si une partie a besoin d'avoir accès à ce qui relève de la propriété intellectuelle et dont est propriétaire l'autre partie afin d'utiliser ce qui relève de la propriété intellectuelle et qui a été développé conjointement par les parties au titre du présent complément, cet accès est accordé par le propriétaire dans les conditions détaillées à l'article VIII.B du protocole, sauf conditions plus strictes convenues, à titre exceptionnel, par les parties.

*Article VI***Points de contact**

Les parties s'informent mutuellement de leurs points de contact respectifs aux fins de la coordination et de la gestion techniques des activités transversales à exécuter au titre du présent complément.

---

**Complément 2 de l'appendice 1 de l'annexe 1****du protocole de coopération NAT-I-9406A entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne****Coopération SESAR-NextGen aux fins de la gestion de l'information visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale***Article I***Objet**

A. Le présent complément de l'appendice 1 de l'annexe 1 (ci-après dénommé «appendice 1») du protocole de coopération NAT-I-9406A (ci-après dénommé «protocole») entre les États-Unis d'Amérique (ci-après dénommés les «États-Unis») et l'Union européenne (ci-après dénommée «UE») définit les modalités et conditions de la coopération aux fins de la gestion de l'information visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale des programmes NextGen et SESAR.

B. Le présent complément:

1. décrit les travaux à exécuter; et
2. précise les dérogations éventuelles aux dispositions sur les droits de propriété intellectuelle énoncées à l'article VIII du protocole.

*Article II***Champ d'application des travaux**

A. Les États-Unis et l'UE (ci-après dénommés «parties») conviennent de coordonner, en tant que de besoin, diverses activités dans le domaine de la gestion de l'information, en particulier en ce qui concerne l'échange d'informations à l'appui d'une capacité réseautique interopérable de gestion du trafic aérien (ci-après dénommée «ATM») faisant appel au concept de gestion de l'information englobant l'ensemble du système de transport aérien (ci-après dénommé «SWIM»), dénommées collectivement les «activités de gestion de l'information», décrites plus en détail dans les paragraphes ci-après. L'Administration fédérale de l'aviation (ci-après dénommée «FAA») met en œuvre le présent complément au nom des États-Unis. La Commission européenne met en œuvre le présent complément au nom de l'UE et peut, à cet effet, désigner l'entreprise commune SESAR pour l'exécution d'activités de coopération en application du présent complément.

B. Les parties collaborent aux fins de la définition et de la mise en œuvre d'une infrastructure technique SWIM interopérable. Ces travaux comprennent la définition des capacités essentielles d'une infrastructure technique SWIM interopérable, notamment: des schémas communs pour l'échange de messages; des services d'enregistrement (avec catalogue et fonction de recherche); des services de sûreté; la conception cohérente des informations essentielles échangées, y compris leurs attributs; l'optimisation de la performance opérationnelle en matière d'ATM dans toutes les régions SESAR et NextGen. Des fonctions de gestion de l'information communes sont définies en fonction des besoins. Les parties envisagent l'intégration des aéronefs et des aéroports dans l'infrastructure technique SWIM.

C. Les parties établissent une terminologie cohérente aux fins d'une distribution rapide, exacte et sûre des informations nécessaires au processus décisionnel collaboratif de l'ATM pour les opérations au sol et aériennes lorsqu'une telle terminologie est susceptible de renforcer et/ou maintenir l'interopérabilité à l'appui d'opérations à haute performance. Au cours de la détermination d'une terminologie cohérente, les parties tiennent compte du rôle de cette terminologie dans les autres activités de coordination couvertes par le présent complément et les autres compléments. Les parties promeuvent également une interprétation commune des éléments fondamentaux d'une des capacités clés du concept opérationnel de SESAR et de NextGen: contribuer à assurer la transmission de la bonne information à la bonne personne au bon moment, à l'appui de la bonne prise de décision opérationnelle.

D. Les parties coordonnent leurs activités de gestion de l'information respectives afin d'assurer une gestion cohérente de l'information dans l'ensemble de la gestion de l'information aéronautique (ci-après dénommée «AIM»), des échanges d'informations météorologiques et de la planification des vols, comme indiqué au complément 3 de l'appendice 1, en tenant compte des scénarios opérationnels communs nécessitant des informations: i) à l'appui des phases de planification stratégique, d'exécution et d'après-vol; et ii) en vue de la définition d'exigences de performance en matière d'information communes et interopérables.

E. Les parties étendent le champ de la gestion de l'information à d'autres domaines d'échange d'informations en fonction de ce qui est nécessaire pour améliorer les performances de SESAR et de NextGen.

*Article III***Gestion et mise en œuvre**

A. Les travaux menés en application du présent complément sont gérés selon les modalités et conditions de l'article V de l'appendice 1. Le détail de l'administration des activités de gestion de l'information est défini par les parties dans un document administratif commun approuvé par le comité de coordination créé en application de l'appendice 1. Ce document décrit les moyens, les rôles, les responsabilités et les participants pour chaque action particulière, ainsi que les processus de travail pour les activités de gestion de l'information.

B. Les travaux à exécuter en application du présent complément sont répartis entre des activités ou groupes d'activités de gestion de l'information connexes. Un document de travail approuvé par le comité de coordination créé en application de l'appendice 1: décrit le champ d'application des travaux de chaque activité ou groupe d'activités de gestion de l'information; identifie les agents de liaison du programme technique pour les deux parties; et décrit la relation de chaque activité avec les autres activités.

*Article IV***Financement**

Chaque partie assume le coût des travaux qu'elle effectue en application du présent complément.

*Article V***Droits de propriété intellectuelle**

Les modalités et conditions définies à l'article VIII (Droits de propriété intellectuelle) du protocole s'appliquent. Toutefois, si une partie a besoin d'avoir accès à ce qui relève de la propriété intellectuelle et dont est propriétaire l'autre partie afin d'utiliser ce qui relève de la propriété intellectuelle et qui a été développé conjointement par les parties au titre du présent complément, cet accès est accordé par le propriétaire dans les conditions détaillées à l'article VIII.B du protocole, sauf conditions plus strictes convenues, à titre exceptionnel, par les parties.

*Article VI***Points de contact**

Les parties s'informent mutuellement de leurs points de contact respectifs aux fins de la coordination et de la gestion techniques des activités de gestion de l'information à exécuter au titre du présent complément.

---

**Complément 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1****du protocole de coopération NAT-I-9406A entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne****Coopération SESAR-NEXTGEN en matière de gestion des trajectoires pour l'interopérabilité à l'échelle mondiale***Article I***Objet**

A. Le présent complément 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1 (ci-après dénommé «appendice 1») du protocole de coopération NAT-I-9406A (ci-après dénommé «protocole») entre les États-Unis d'Amérique (ci-après dénommés «États-Unis») et l'Union européenne (ci-après dénommée «UE») définit les modalités et conditions de la coopération dans le cadre d'activités relevant du domaine de la gestion des trajectoires (ci-après dénommées «activités de gestion des trajectoires») visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale des programmes NextGen et SESAR.

B. Le présent complément:

1. décrit les travaux à exécuter; et
2. précise les dérogations éventuelles aux dispositions sur les droits de propriété intellectuelle énoncées à l'article VIII du protocole.

*Article II***Champ d'application des travaux**

A. Les États-Unis et l'UE (ci-après dénommés «parties») conviennent de coordonner, en cas de besoin, diverses activités de gestion des trajectoires. Ce domaine est une des capacités essentielles du concept opérationnel de SESAR et de NextGen, et la coordination est nécessaire pour assurer une interprétation commune de la trajectoire, de la relation avec les phases de planification des vols, de planification stratégique, d'exécution et d'après-vol, et en ce qui concerne l'ensemble des usagers de l'espace aérien, y compris les systèmes d'aéronefs télépilotes (ci-après dénommés «UAS»). Ces activités sont décrites plus spécifiquement dans les paragraphes ci-après. L'Administration fédérale de l'aviation (ci-après dénommée «FAA») met en œuvre le présent complément au nom des États-Unis. La Commission européenne met en œuvre le présent complément au nom de l'UE et peut, à cet effet, désigner l'entreprise commune SESAR pour l'exécution d'activités de coopération en application du présent complément.

B. Les parties coopèrent aux fins du développement d'une définition commune de la trajectoire en quatre dimensions (4D) pour différents scénarios opérationnels décrivant l'environnement futur de la gestion du trafic aérien ainsi que le format d'échange (prenant en charge les échanges de données air-sol, air-air et sol-sol ainsi que la transition vers les formats de gestion de l'information englobant l'ensemble du système de transport aérien) aboutissant à une solution interopérable et axée sur la performance qui puisse être formalisée au moyen d'activités de normalisation appropriées d'EUROCAE, de RTCA et de l'Organisation de l'aviation civile internationale, comme évoqué dans le complément 1 de l'appendice 1.

C. Les parties, dans le contexte des opérations relatives à la trajectoire en 4D, coordonnent le développement de concepts pour les aspects suivants: la planification des vols et la planification stratégique opérationnelle; la planification au cours de l'exécution des vols; l'actualisation dynamique de la trajectoire au cours de l'exécution des vols; l'analyse et l'archivage après-vol. L'objectif de cette coordination est de définir des exigences de performance communes et interopérables à l'échelle mondiale.

D. Les parties se coordonnent sur les concepts de l'équilibrage de la demande et de la capacité, de la synchronisation du trafic et des applications de gestion des conflits. Cette coordination inclut l'échange d'informations sur la prévision sous-jacente des trajectoires aériennes et au sol et son intégration dans des systèmes et des procédures opérationnelles aboutissant à des solutions communes et interopérables à l'échelle mondiale.

E. Les parties se coordonnent aux fins du développement de méthodes et procédures opérationnelles ainsi que d'exigences technologiques pour l'intégration des opérations d'UAS dans l'espace aérien soumis aux règles de vol aux instruments de l'aviation civile, en vue de solutions communes interopérables à l'échelle mondiale. L'objectif de cette coordination est de parvenir à l'intégration sûre des opérations d'UAS dans l'espace aérien où ont lieu des opérations d'aviation civile avec équipage.

*Article III***Gestion et mise en œuvre**

A. Les travaux menés en application du présent complément sont gérés selon les modalités et conditions de l'article V de l'appendice 1. Le détail de l'administration des activités de gestion de l'information est défini par les parties dans un document administratif commun approuvé par le comité de coordination créé en application de l'appendice 1. Ce document décrit les moyens, les rôles, les responsabilités et les participants pour chaque action particulière, ainsi que les processus de travail pour les activités de gestion des trajectoires.



B. Les travaux à exécuter en application du présent complément sont répartis entre des activités ou groupes d'activités de gestion des trajectoires connexes. Un document de travail, approuvé par le comité de coordination créé en application de l'appendice 1, décrit en détail le champ d'application des travaux de chaque activité ou groupe d'activités de gestion des trajectoires; identifie les agents de liaison du programme technique pour les deux parties; et décrit la relation de chaque activité avec les autres activités.

*Article IV*

**Financement**

Chaque partie assume le coût des travaux qu'elle effectue en application du présent complément.

*Article V*

**Droits de propriété intellectuelle**

Les modalités et conditions définies à l'article VIII (Droits de propriété intellectuelle) du protocole s'appliquent. Toutefois, si une partie a besoin d'avoir accès à ce qui relève de la propriété intellectuelle et dont est propriétaire l'autre partie afin d'utiliser ce qui relève de la propriété intellectuelle et qui a été développé conjointement par les parties au titre du présent complément, cet accès est accordé par le propriétaire dans les conditions détaillées à l'article VIII.B du protocole, sauf conditions plus strictes convenues, à titre exceptionnel, par les parties.

*Article VI*

**Points de contact**

Les parties s'informent mutuellement de leurs points de contact respectifs aux fins de la coordination et de la gestion techniques des activités de gestion des trajectoires à exécuter au titre du présent complément.

---

**Complément 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1****du protocole de coopération NAT-I-9406A entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne****Coopération SESAR-NextGen dans le domaine de l'interopérabilité des systèmes CNS et des systèmes embarqués en vue d'assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale***Article I***Objet**

A. Le présent complément 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1 (ci-après dénommé «appendice 1») du protocole de coopération NAT-I-9406A (ci-après dénommé «protocole») entre les États-Unis d'Amérique (ci-après dénommés «États-Unis») et l'Union européenne (ci-après dénommée «UE») définit les modalités et conditions de la coopération dans le domaine des activités concernant l'interopérabilité des systèmes de communication, navigation et surveillance (ci-après dénommés «systèmes CNS») et des systèmes embarqués (ci-après dénommés «activités concernant l'interopérabilité des systèmes CNS et embarqués») en vue d'assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale des programmes NextGen et SESAR.

B. Le présent complément:

1. décrit les travaux à exécuter; et
2. précise les éventuelles dérogations aux dispositions sur les droits de propriété intellectuelle énoncées à l'article VIII du protocole.

*Article II***Champ d'application des travaux**

Les États-Unis et l'UE (ci-après dénommés «parties») conviennent de se coordonner, le cas échéant, dans le cadre des activités couvrant les activités concernant l'interopérabilité des systèmes CNS et embarqués, en particulier en ce qui concerne les activités décrites dans les paragraphes ci-après. L'Administration fédérale de l'aviation (ci-après dénommée «FAA») met en œuvre le présent complément au nom des États-Unis. La Commission européenne met en œuvre le présent complément au nom de l'UE et peut, à cet effet, désigner l'entreprise commune SESAR pour l'exécution d'activités de coopération en application du présent complément.

**A. Communications**

1. Les parties œuvrent à assurer l'interopérabilité des futures technologies de communication, notamment:
  - a) des services relatifs à la liaison de données air/sol et air/air;
  - b) des sous-réseaux, y compris un système de terre (par exemple le système de communication aéronautique numérique sur la bande L), un système haute fréquence à courte portée pour aéroport (c'est-à-dire le système de communications mobiles aéroportuaire AeroMACS), des solutions futures de communication par satellite et des fonctions de gestion des systèmes de communication (par exemple la gestion des liaisons multiples, la gestion de la qualité du service, la sûreté); et
  - c) la possibilité d'interconnexion d'aéronefs militaires au système de gestion du trafic aérien, par liaison de données militaire.
2. Les parties se coordonnent afin d'assurer l'utilisation efficiente du spectre de radiofréquences et de garantir que les nouvelles technologies sont exemptes de brouillage préjudiciable.
3. Les parties coordonnent également leur approche du progrès de l'avionique, en particulier le développement d'une architecture de communication flexible faisant appel par exemple à des radios logicielles utilisées à bord des aéronefs.

**B. Navigation**

Les parties œuvrent à assurer l'interopérabilité des infrastructures de navigation à l'appui des procédures de navigation fondées sur la performance, en route et sur l'aire de manœuvre, en tenant compte des possibilités de rationalisation de l'infrastructure de navigation au sol (par exemple VOR). La coordination des parties dans le domaine de l'interopérabilité des infrastructures de navigation a pour objet:

1. de fonder les solutions sur le système mondial de navigation par satellite;

2. de rechercher des solutions communes concernant les approches de précision et les approches classiques faisant appel à des systèmes de renforcement au sol ou satellitaire; et
3. d'intégrer la coordination des approches aux fins du développement d'un récepteur multimode.

#### C. Surveillance

1. Les parties s'efforcent d'assurer la cohérence de leurs plans d'évolution respectifs pour la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ci-après dénommée «ADS-B»), tout en répondant aux besoins des applications de surveillance au sol et des systèmes de garantie de séparation des vols (ci-après dénommés «ASAS») par le développement de la capacité «ADS-B Out/In».
2. Les parties peuvent étudier les possibilités i) de prolonger la durée de vie du système de base 1090 ADS-B; et ii) de créer un nouveau système pour l'ADS-B.

#### D. Interopérabilité des systèmes embarqués

1. Les parties s'efforcent d'assurer l'harmonisation des activités de définition d'une feuille de route en avionique pour SESAR et NextGen, en vue d'aboutir à des normes avioniques cohérentes qui répondent aux besoins de SESAR et de NextGen.
2. Les parties se coordonnent en vue de la définition d'une architecture fonctionnelle à l'appui des éléments des concepts de SESAR et NextGen [par exemple les opérations en quatre dimensions, le système anticollision embarqué (ci-après dénommé «ACAS») et les fonctions ASAS], ainsi que leurs systèmes de base (par exemple CNS), et qui puisse être mise en œuvre sur de multiples plateformes physiques d'aéronefs (par exemple les liaisons internationales ou régionales, l'aviation générale, militaire) dans la perspective du montage d'origine et de la seconde monte.

#### E. Spectre

Les parties:

1. se coordonnent aux fins du développement de systèmes CNS utilisant efficacement le spectre; et
2. collaborent en vue de préserver le spectre radioélectrique aéronautique du brouillage préjudiciable et de garantir la disponibilité du spectre nécessaire pour le fonctionnement des futurs systèmes CNS.

### Article III

#### Gestion et mise en œuvre

A. Les travaux menés en application du présent complément sont gérés selon les modalités et conditions de l'article V de l'appendice 1. Le détail de l'administration des activités concernant l'interopérabilité des systèmes CNS et embarqués est défini par les parties dans un document administratif commun approuvé par le comité de coordination créé en application de l'appendice 1. Ce document décrit les moyens, les rôles, les responsabilités et les participants pour chaque action particulière, ainsi que les processus de travail pour les activités concernant l'interopérabilité des systèmes CNS et embarqués.

B. Les travaux à exécuter en application du présent complément sont répartis entre des activités ou groupes d'activités connexes concernant l'interopérabilité des systèmes CNS et embarqués. Un document de travail approuvé par le comité de coordination créé en application de l'appendice 1 décrit en détail le champ d'application des travaux de chaque activité ou groupe d'activités concernant l'interopérabilité des systèmes CNS et embarqués; identifie les agents de liaison du programme technique pour les deux parties; et décrit la relation de chaque activité avec les autres activités.

### Article IV

#### Financement

Chaque partie assume le coût des travaux qu'elle effectue en application du présent complément.

*Article V***Droits de propriété intellectuelle**

Les modalités et conditions définies à l'article VIII (Droits de propriété intellectuelle) du protocole s'appliquent. Toutefois, si une partie a besoin d'avoir accès à ce qui relève de la propriété intellectuelle et dont est propriétaire l'autre partie afin d'utiliser ce qui relève de la propriété intellectuelle et qui a été développé conjointement par les parties au titre du présent complément, cet accès est accordé par le propriétaire dans les conditions détaillées à l'article VIII.B du protocole, sauf conditions plus strictes convenues, à titre exceptionnel, par les parties.

*Article VI***Points de contact**

Les parties s'informent mutuellement de leurs points de contact respectifs aux fins de la coordination et de la gestion techniques des activités concernant l'interopérabilité des systèmes CNS et embarqués à exécuter au titre du présent complément.

---

**Complément 5 de l'appendice 1 de l'annexe 1****du protocole de coopération AT-I-9406A entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne****Coopération SESAR-NextGen aux fins de projets de collaboration visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale***Article I***Objet**

A. Le présent complément 5 de l'appendice 1 de l'annexe 1 (ci-après dénommé «appendice 1») du protocole de coopération NAT-I-9406A (ci-après dénommé «protocole») entre les États-Unis d'Amérique (ci-après dénommés «États-Unis») et l'Union européenne (ci-après dénommée «UE») définit les modalités et conditions de la coopération aux fins de projets de collaboration visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale des programmes NextGen et SESAR.

B. Le présent complément:

1. décrit les travaux à exécuter; et
2. précise les dérogations éventuelles aux dispositions sur les droits de propriété intellectuelle énoncées à l'article VIII du protocole.

*Article II***Champ d'application des travaux**

Les États-Unis et l'UE (ci-après dénommés «parties») conviennent de coordonner, le cas échéant, divers projets de collaboration, en particulier en ce qui concerne les activités décrites ci-après. L'Administration fédérale de l'aviation (ci-après dénommée «FAA») met en œuvre le présent complément au nom des États-Unis. La Commission européenne met en œuvre le présent complément au nom de l'UE et peut, à cet effet, désigner l'entreprise commune SESAR pour l'exécution d'activités de coopération en application du présent complément.

A. Les parties conviennent que l'objectif des projets de collaboration au titre du présent complément est d'améliorer la performance des vols transatlantiques, en mettant l'accent sur le déploiement des technologies et des procédures pour les usagers de l'aviation. Cette coopération permettra également de collecter des données permettant la normalisation des analyses et des mesures.

B. Les parties coopèrent dans le cadre de l'initiative transatlantique d'interopérabilité pour la réduction des émissions (accord AIRE) en vue d'accélérer le déploiement de solutions de gestion du trafic aérien respectueuses de l'environnement. Le champ de la coopération peut englober, notamment mais pas exclusivement, les échanges d'informations sur les meilleures pratiques, la programmation conjointe et, si possible, l'exécution de projets de validation préopérationnelle conjoints ou coordonnés.

*Article III***Gestion et mise en œuvre**

A. Les travaux menés en application du présent complément sont gérés selon les modalités et conditions de l'article V de l'appendice 1. Le détail de la gestion des projets de collaboration est défini par les parties dans un document administratif commun approuvé par le comité de coordination créé en application de l'appendice 1. Ce document décrit les moyens, les rôles, les responsabilités et les participants pour chaque action particulière, ainsi que les processus de travail pour les projets de collaboration.

B. Les travaux à exécuter en application du présent complément sont répartis entre des projets ou groupes de projets de collaboration connexes. Un document de travail approuvé par le comité de coordination créé en application de l'appendice 1 décrit en détail le champ d'application des travaux de chaque projet ou groupe de projets de collaboration; identifie les agents de liaison du programme technique pour les deux parties; et décrit la relation de chaque activité avec les autres activités.

*Article IV***Financement**

Chaque partie assume le coût des travaux qu'elle effectue en application du présent complément.

*Article V***Droits de propriété intellectuelle**

Les modalités et conditions définies à l'article VIII (Droits de propriété intellectuelle) du protocole, s'appliquent. Toutefois, si une partie a besoin d'avoir accès à ce qui relève de la propriété intellectuelle et dont est propriétaire l'autre partie afin d'utiliser ce qui relève de la propriété intellectuelle et qui a été développé conjointement par les parties au titre du présent complément, cet accès est accordé par le propriétaire dans les conditions détaillées à l'article VIII.B du protocole, sauf conditions plus strictes convenues, à titre exceptionnel, par les parties.

*Article VI***Points de contact**

Les parties s'informent mutuellement de leurs points de contact respectifs aux fins de la coordination et de la gestion techniques des projets de collaboration à exécuter au titre du présent complément.

---

**Appendice 2 de l'annexe 1****du protocole de coopération NAT-I-9406A entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne****Collaboration sur la mesure de la performance dans la gestion du trafic aérien***Article I***Objet**

L'objet du présent appendice est de mettre en œuvre l'annexe 1 du protocole de coopération NAT-I-9406A entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne (ci-après dénommé «protocole») en fixant les modalités et les conditions de la coopération visant à définir des mesures comparables de la performance opérationnelle, notamment des mesures concernant la performance opérationnelle porte-à-porte et l'efficacité, ainsi que l'influence du système de gestion du trafic aérien (ci-après dénommée «ATM») sur l'efficacité en carburant. La comparabilité des mesures et des méthodologies est un élément essentiel du consensus et de la collaboration au sein d'un secteur. Ce travail s'inscrit dans le prolongement de la comparaison des rapports de performance opérationnelle liée à l'ATM aux États-Unis et en Europe, établis par l'Administration fédérale de l'aviation (ci-après dénommée «FAA») et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), et publiés pour la première fois en 2009.

*Article II***Principes**

Les activités de coopération au titre du présent appendice sont menées sur la base de la réciprocité, conformément aux principes définis à l'article I.C du protocole.

Un comité d'examen des analyses de performance (ci-après dénommé «PARC»), créé en application de l'article IV du présent appendice, contrôle la mise en œuvre du présent appendice. Le PARC peut proposer, en application de l'article IV du présent appendice, des compléments concernant les domaines indiqués.

*Article III***Champ d'application des travaux**

A. Les travaux ont pour objet de contribuer à la définition d'un cadre commun pour la mesure de la performance dans le domaine de l'ATM. Les travaux peuvent comporter, sans que cette liste soit exhaustive, les activités définies aux paragraphes A1 et A2 du présent article:

1. L'établissement de définitions et de données communes en vue de faciliter un échange d'informations générales sur les défis et les réussites en lien avec les mesures de performance de chaque partie dans le domaine de l'ATM.
2. La définition d'une méthodologie standard d'évaluation de la performance opérationnelle à l'appui des domaines prioritaires communs. Les cadres actuels de la performance appliqués dans l'Union européenne et aux États-Unis serviront de base à ces travaux.

B. Les parties établissent, le cas échéant, sur la base de la réciprocité, individuellement ou conjointement à des fins d'échange mutuel, des analyses et des rapports centrés sur des méthodologies communes permettant d'obtenir des résultats comparables, selon les lignes directrices suivantes:

1. les résultats s'appuient sur le rapport conjoint FAA-Eurocontrol de 2009 sur la comparaison des performances opérationnelles dans le domaine de l'ATM;
2. les analyses incluent un découpage des retards et de l'efficacité en carburant par phase de vol (stationnement, roulage, départ, croisière et descente);
3. les résultats incluent la performance au niveau des installations dans la mesure que les deux parties jugent appropriée, en cohérence avec les rapports de la FAA et d'Eurocontrol;
4. au cours du processus de réalisation des analyses, des données et des méthodes détaillées sont partagées entre les parties afin d'assurer la cohérence des méthodes; et
5. les analyses déterminent les facteurs causaux à l'origine des variations de performance, le cas échéant, tels que les conditions météorologiques, les pratiques de programmation ainsi que les technologies et procédures d'ATM.

C. Les parties conviennent que les futurs domaines de coopération peuvent inclure la répartition des coûts des services de navigation aérienne et les mesures associées du rapport coût-efficacité.

D. Les parties comptent que l'exécution des analyses communes ou la préparation des rapports périodiques sur la performance atteinte s'inscrivent dans un processus continu. Les parties conviennent de rendre publics les résultats de ces travaux, sauf décision commune contraire des parties, dans la mesure compatible avec le droit applicable.

#### Article IV

##### **Gestion**

Sous réserve de la disponibilité de fonds, les parties établissent et gèrent des projets et des activités et veillent à ce que les travaux en cours restent axés sur les résultats et pragmatiques, et créent des synergies en temps utile tout en évitant les doubles emplois. À cet effet, il est créé un comité d'examen des analyses de performance (ci-après dénommé «PARC») qui:

- A. est coprésidé par un représentant de la FAA et un représentant de la Commission européenne ou leurs suppléants respectifs;
- B. est composé d'un nombre égal de participants désignés par la FAA et la Commission européenne;
- C. se réunit au moins une fois par an pour:
  - 1. superviser les activités énoncées à l'article III du présent appendice;
  - 2. évaluer les résultats obtenus;
  - 3. élaborer des propositions de nouveaux projets ou de nouvelles activités communes, sous forme de compléments du présent appendice ou de modifications de compléments, que le PARC soumet pour adoption au comité exécutif créé en application de l'article IV de l'annexe 1 du protocole;
  - 4. le cas échéant, consulter sur des mécanismes de participation de l'industrie ou saisir de questions concernant les activités au titre du présent appendice le comité exécutif créé en application de l'article IV de l'annexe 1 du protocole; et
  - 5. approuver les analyses périodiques et les rapports décrits à l'article III du présent appendice avant leur publication ou leur diffusion.
- D. établit ses procédures de travail. Toutes les décisions sont prises par consensus entre les coprésidents. Ces décisions sont établies par écrit et signées par les coprésidents ou leurs suppléants respectifs;
- E. fait rapport au comité exécutif;
- F. crée des groupes de travail consacrés à des projets ou activités spécifiques au titre du présent appendice, le cas échéant. Chaque groupe de travail est composé d'un nombre approprié et limité de participants des parties. Les groupes de travail se réunissent selon les besoins, se conforment aux instructions données par le PARC et font régulièrement rapport à ce dernier.

#### Article V

##### **Immunité et responsabilité**

Les parties peuvent traiter les questions d'immunité et de responsabilité liées aux activités relevant du présent appendice dans le complément qui s'y rapporte, le cas échéant.

#### Article VI

##### **Mise en œuvre**

- A. Tous les travaux fournis au titre du présent appendice sont décrits, le cas échéant, dans les compléments, lesquels font partie du présent appendice dès leur entrée en vigueur.
- B. Chaque complément contient une description des travaux à exécuter, y compris le lieu d'exécution et la durée prévue des travaux; le personnel et les autres ressources nécessaires pour accomplir les travaux; l'estimation des coûts; et toute autre information pertinente concernant les travaux.



*Article VII***Dispositions financières**

Sauf disposition contraire figurant dans un complément du présent appendice, chaque partie supporte les coûts des activités qu'elle exécute.

*Article VIII***Points de contact**

Les bureaux désignés pour la coordination et l'administration du présent appendice sont les suivants:

**A. Pour les États-Unis d'Amérique:**

Federal Aviation Administration  
Office of International Affairs  
Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10  
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East  
600 Independence Avenue, S.W.  
Washington, D.C. 20591 - USA  
Tél. + 1 202267-1000  
Fax: + 1 202267-7198

**B. Pour l'Union européenne:**

Direction Aviation et questions internationales des transports  
Direction générale de la mobilité et des transports  
Commission européenne  
Rue de Mot 24  
1040 Bruxelles – Belgique  
Tél. + 32 2 296 84 30

*Article IX***Dénonciation**

La dénonciation du présent appendice met également un terme à l'ensemble des compléments adoptés par les parties au titre du présent appendice.

---

### Appendice 3 de l'annexe 1

#### *du protocole de coopération NAT-I-9406A entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne*

#### *Coopération SESAR-NextGen en matière de déploiement d'activités et interopérabilité à l'échelle mondiale*

##### *Article I*

##### **Objet**

Le présent appendice a pour objet la mise en œuvre de l'annexe 1 du protocole de coopération NAT-I-9406A conclu entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne (ci-après dénommé «protocole») en fixant les modalités et conditions selon lesquelles les parties établissent une coopération en vue de garantir l'interopérabilité à l'échelle mondiale, dans le déploiement de programmes et de projets entre leurs programmes respectifs de modernisation de la gestion du trafic aérien (ci-après dénommée «ATM»), NextGen et SESAR, compte tenu des intérêts des usagers civils et militaires de l'espace aérien.

##### *Article II*

##### **Principes**

Les activités de coopération au titre du présent appendice sont menées sur la base de la réciprocité, conformément aux principes énoncés à l'article I.C du protocole. Un comité de coordination du déploiement (ci-après dénommé «DCOM»), créé en application de l'article IV du présent appendice, surveille la mise en œuvre du présent appendice et détermine les domaines qui ouvrent des possibilités spécifiques de participation aux organes consultatifs, aux initiatives et aux programmes et projets de déploiement de chacune des parties. Le DCOM peut proposer, en application de l'article IV du présent appendice, des compléments concernant les domaines déterminés.

##### *Article III*

##### **Champ d'application des travaux**

A. Les travaux ont pour objet de contribuer à la promotion de l'interopérabilité à l'échelle mondiale dans le cadre des activités de déploiement des parties dans le domaine de l'ATM. Les travaux peuvent inclure, sans que cette liste soit exhaustive, les activités indiquées aux paragraphes A.1 à A.3 du présent article.

##### 1. Domaines généraux de collaboration:

- a) partage d'informations et d'avis dans le domaine de l'harmonisation mondiale des normes et procédures requises pour le déploiement (mise en œuvre) de l'ATM;
- b) partage d'informations concernant les plans de mise en œuvre de NextGen et SESAR, en vue de déterminer les priorités de mise en œuvre et les synergies;
- c) harmonisation des procédures opérationnelles, besoins en matière de formation opérationnelle et exigences techniques;
- d) harmonisation de la mise en œuvre des normes;
- e) synchronisation, dans la mesure du possible, des activités de mise en œuvre en lien avec l'interopérabilité;
- f) identification des éventuelles lacunes et des besoins en matière de normes industrielles;
- g) identification des éventuelles lacunes, risques, problèmes et possibilités en matière d'interopérabilité et d'harmonisation à l'échelle mondiale, et échange d'informations sur les éventuelles actions d'atténuation recommandées;
- h) identification des risques, problèmes et possibilités afin de programmer la mise en œuvre en temps utile, et partage des éventuelles stratégies d'atténuation;
- i) suivi des risques, problèmes et possibilités, et partage entre les parties des résultats de leurs actions respectives;
- j) définition de ce qui constitue la réussite de la modernisation et de l'harmonisation de l'ATM, et contrôle du statut des activités qui assurent cette réussite;

- k) partage des meilleures pratiques et des enseignements, tant dans les opérations que dans la gestion des projets, issus des activités de mise en œuvre;
- l) plans d'entreprise et décisions d'investissement;
- m) partage des informations sur les questions transversales touchant au déploiement, notamment, mais pas exclusivement, les questions de mise en œuvre par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); coordination des efforts techniques à l'appui des activités de fourniture et de mise en œuvre au niveau mondial et au niveau de l'OACI dans le domaine de l'ATM; et
- n) évaluation de la vision de l'ensemble du cycle de vie et élaboration de stratégies sur tout le cycle de vie dans la perspective du déploiement.

## 2. Domaines de collaboration à privilégier dans la programmation:

- a) Communications, Navigation et Surveillance (CNS) y compris les services de communication de données (États-Unis) et les services de liaison de données (UE);
- b) gestion de l'information y compris l'interopérabilité du système de gestion de l'information englobant l'ensemble du système de transport aérien (SWIM) (États-Unis)/(UE), qui comprend:
  - la gouvernance SWIM
  - l'usage des normes SWIM
  - l'usage des services SWIM;
- c) gestion des arrivées y compris la gestion des flux à base temporelle (TBFM — États-Unis)/gestion des arrivées (AMAN — UE);
- d) évaluation de la performance des programmes; et mécanismes d'incitation à l'appui de la mise en œuvre.

Pour chaque domaine de programmation prioritaire, les risques, problèmes et possibilités liés à l'harmonisation sont recensés et consignés dans un rapport et, si possible, des propositions concernant ces domaines sont élaborées. Le DCOM peut identifier de nouveaux domaines de collaboration future au titre de l'article IV du présent appendice.

## 3. Projets de collaboration:

Les projets de collaboration portent sur des domaines jugés nécessaires pour atténuer les risques pour la mise en œuvre liés à l'interopérabilité et à l'harmonisation. Les projets de collaboration comprennent des projets ad hoc pour lesquels les parties reconnaissent la nécessité d'une coordination et d'une collaboration ciblées.

B. S'il y a lieu, les parties partagent ou produisent, sur la base de la réciprocité, soit conjointement, soit individuellement, pour se les échanger, des analyses et des rapports décrivant leurs programmes, projets et activités de déploiement portant sur les aspects techniques et opérationnels de l'ATM.

## Article IV

### Gestion

Sous réserve de la disponibilité de fonds, les parties établissent et gèrent des projets et des activités et veillent à ce que les travaux en cours restent pragmatiques et axés sur les résultats, et créent en temps utile des synergies tout en évitant les doubles emplois. Il est créé à cette fin un comité de coordination du déploiement (DCOM) qui:

- A. est coprésidé par un représentant de l'Administration fédérale de l'aviation (ci-après dénommée «FAA») et un représentant de la Commission européenne, ou leurs suppléants respectifs;
- B. est composé d'un nombre approprié de participants désignés par la FAA et par la Commission européenne;
- C. se réunit au moins deux fois par an pour:
  - 1. superviser les activités énoncées à l'article III du présent appendice;
  - 2. évaluer les résultats obtenus;
  - 3. proposer le lancement de nouveaux projets et activités, le cas échéant;
  - 4. élaborer des propositions de nouveaux compléments ou de modifications des compléments du présent appendice, que le DCOM soumet pour approbation au comité exécutif créé en application de l'article IV de l'annexe 1 du protocole; et
  - 5. surveiller et assurer la mise en œuvre efficace du présent appendice et, au besoin, procéder à des consultations sur des mécanismes de participation des entreprises ou transmettre des questions au comité exécutif;

- D. établit ses procédures de travail. Toutes les décisions sont prises par consensus entre les coprésidents. Ces décisions sont établies par écrit et signées par les coprésidents ou leurs suppléants respectifs.
- E. fait rapport au comité exécutif:
- F. crée des groupes de travail consacrés à des projets ou activités spécifiques au titre du présent appendice, le cas échéant. Chaque groupe de travail est composé d'un nombre approprié et limité de participants des parties. Les groupes de travail se réunissent selon les besoins, se conforment aux instructions données par le DCOM et font régulièrement rapport à ce dernier.

*Article V*

**Immunité et responsabilité**

Les parties peuvent traiter les questions d'immunité et de responsabilité liées aux activités relevant du présent appendice dans le complément qui s'y rapporte, le cas échéant.

*Article VI*

**Mise en œuvre**

- A. Tous les travaux fournis au titre du présent appendice sont décrits dans les compléments, qui font partie du présent appendice dès leur entrée en vigueur.
- B. Chaque complément contient une description des travaux que doivent effectuer les parties ou les groupes de travail qu'elles désignent pour exécuter les travaux, notamment: le lieu et la durée estimée des travaux; le personnel et les autres ressources nécessaires pour accomplir les travaux; l'estimation des coûts; et toute autre information pertinente concernant les travaux.

*Article VII*

**Dispositions financières**

Sauf disposition contraire figurant dans un complément du présent appendice, chaque partie supporte les coûts des activités qu'elle exécute.

*Article VIII*

**Points de contact**

- A. Les bureaux désignés pour la coordination et l'administration du présent appendice sont les suivants:
1. Pour les États-Unis d'Amérique:  
Federal Aviation Administration  
Office of International Affairs  
Africa, Europe & Middle East Office, AEU  
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East  
600 Independence Avenue, S.W.  
Washington, D.C. 20591 - USA  
Tél. + 1 202-267-1000  
Fax: + 1 202-267-7198
  2. Pour l'Union européenne:  
Commission européenne  
Direction générale de la mobilité et des transports  
Direction de l'aviation  
Unité «Ciel unique européen»  
Rue de Mot 24  
1040 Bruxelles – Belgique  
Tél. + 32 2 296 84 30
- B. Des agents de liaison du programme technique pour des activités spécifiques sont désignés conformément aux compléments du présent appendice.

*Article IX***Dénonciation**

La dénonciation du présent appendice met également un terme à l'ensemble des compléments adoptés par les parties au titre du présent appendice.

---

**DÉCISION (UE) 2018/539 DU CONSEIL****du 20 mars 2018****relative à la conclusion de l'accord bilatéral entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique sur des mesures prudentielles concernant l'assurance et la réassurance**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114, en liaison avec l'article 218, paragraphe 6,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'approbation du Parlement européen <sup>(1)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) En application de la décision (UE) 2017/1792 du Conseil <sup>(2)</sup>, l'accord bilatéral entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique sur des mesures prudentielles concernant l'assurance et la réassurance (ci-après dénommé l'«accord») a été signé le 22 septembre 2017, sous réserve de sa conclusion à une date ultérieure.
- (2) La conclusion de l'accord permettra de renforcer la sécurité réglementaire lors de l'application des cadres réglementaires de l'assurance et de la réassurance pour les assureurs et les réassureurs qui exercent leur activité dans l'Union et aux États-Unis d'Amérique ainsi que d'améliorer la protection des preneurs d'assurance et des autres consommateurs grâce à la coopération entre autorités de contrôle en ce qui concerne l'échange d'informations.
- (3) Il y a lieu d'approuver l'accord,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

L'accord bilatéral entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique sur des mesures prudentielles concernant l'assurance et la réassurance est approuvé au nom de l'Union <sup>(3)</sup>.

*Article 2*

Le président du Conseil procède, au nom de l'Union, à la notification prévue à l'article 8 de l'accord <sup>(4)</sup>.

*Article 3*

La Commission représente l'Union au sein du comité mixte prévu à l'article 7 de l'accord, après avoir pris connaissance de l'avis du groupe «Services financiers» du Conseil, et informe ledit groupe de travail en tant que de besoin, et au moins une fois par an, des progrès réalisés dans la mise en œuvre de l'accord.

<sup>(1)</sup> Approbation du 1<sup>er</sup> mars 2018 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(2)</sup> Décision (UE) 2017/1792 du Conseil du 29 mai 2017 relative à la signature, au nom de l'Union, et à l'application provisoire de l'accord bilatéral entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique sur des mesures prudentielles concernant l'assurance et la réassurance (JO L 258 du 6.10.2017, p. 1).

<sup>(3)</sup> L'accord a été publié au JO L 258 du 6.10.2017, p. 4, avec la décision relative à sa signature et à son application provisoire.

<sup>(4)</sup> La date d'entrée en vigueur de l'accord sera publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* par les soins du secrétariat général du Conseil.

*Article 4*

Toute position exprimée au nom de l'Union est adoptée en conformité avec les traités, et donc par le Conseil, ainsi que le prévoit l'article 16, paragraphe 1, du traité sur l'Union européenne ou l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

*Article 5*

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 20 mars 2018.

*Par le Conseil*

*La présidente*

E. ZAHARIEVA

---

# RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2018/540 DE LA COMMISSION

du 23 novembre 2017

### modifiant le règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la liste des projets d'intérêt commun de l'Union

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant la décision n° 1364/2006/CE et modifiant les règlements (CE) n° 713/2009, (CE) n° 714/2009 et (CE) n° 715/2009 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 3, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 347/2013 établit un cadre pour le recensement, la planification et la mise en œuvre des projets d'intérêt commun (PIC) qui sont nécessaires à la mise en place des neuf corridors géographiques prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques stratégiques identifiés dans les secteurs de l'électricité, du gaz et du pétrole ainsi que des trois domaines prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques à l'échelle de l'Union pour les réseaux intelligents, les autoroutes de l'électricité et les réseaux de transport de dioxyde de carbone.
- (2) En vertu du règlement (UE) n° 347/2013, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en vue de dresser la liste des projets d'intérêt commun de l'Union (ci-après la «liste de l'Union»).
- (3) Les projets qu'il est proposé d'inscrire sur la liste de l'Union ont été évalués par les groupes régionaux et respectent les critères fixés à l'article 4 du règlement (UE) n° 347/2013.
- (4) Les projets de listes régionales des PIC ont été adoptés par les groupes régionaux lors de réunions au niveau technique. À la suite des avis favorables formulés par l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie (ACER) le 10 octobre 2017 sur l'application cohérente des critères d'évaluation et l'analyse des coûts et avantages entre régions, les organes de décision des groupes régionaux ont adopté les listes régionales le 17 octobre 2017. Conformément à l'article 3, paragraphe 3, point a), du règlement (UE) n° 347/2013, avant l'adoption des listes régionales, tous les projets proposés ont été approuvés par les États membres dont le territoire est concerné par le projet.
- (5) Des organisations représentant les parties concernées, y compris les producteurs, les gestionnaires de réseau de distribution, les fournisseurs, les associations de consommateurs et les organisations de protection de l'environnement, ont été consultées sur les projets qu'il était proposé d'inscrire sur la liste de l'Union.
- (6) Les PIC devraient être indiqués pour les différentes priorités en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes stratégiques dans l'ordre prévu à l'annexe I du règlement (UE) n° 347/2013. La liste de l'Union ne devrait contenir aucun classement des projets.
- (7) Les PIC devraient être inscrits sur la liste en tant que PIC autonomes ou en tant qu'éléments d'un groupe de plusieurs PIC lorsqu'ils sont interdépendants ou (potentiellement) en concurrence.
- (8) La liste de l'Union est dressée tous les deux ans, de sorte que la liste de l'Union établie par le règlement délégué (UE) 2016/89 de la Commission <sup>(2)</sup> n'est plus valable et doit être remplacée.
- (9) Le règlement (UE) n° 347/2013 devrait dès lors être modifié en conséquence,

<sup>(1)</sup> JO L 115 du 25.4.2013, p. 39.

<sup>(2)</sup> Règlement délégué (UE) 2016/89 de la Commission du 18 novembre 2015 modifiant le règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la liste des projets d'intérêt commun de l'Union (JO L 19 du 27.1.2016, p. 1).



A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

L'annexe VII du règlement (UE) n° 347/2013 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

*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 Bruxelles, le 23 novembre 2017.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ANNEXE

L'annexe VII du règlement (UE) n° 347/2013 est remplacée par le texte suivant:

## «ANNEXE VII

**LISTE DES PROJETS D'INTÉRÊT COMMUN DE L'UNION ("LISTE DE L'UNION") VISÉE À L'ARTICLE 3, PARAGRAPHE 4****A. PRINCIPES APPLIQUÉS POUR ÉTABLIR LA LISTE DE L'UNION****1) Groupes de projets d'intérêt commun**

Certains projets d'intérêt commun (PIC) constituent un groupe en raison de leur interdépendance ou parce qu'ils entrent en concurrence ou sont susceptibles d'entrer en concurrence. Les types suivants de groupes de projets d'intérêt commun sont établis:

- a) un groupe de projets d'intérêt commun interdépendants est défini par la formule "groupe X comprenant les projets d'intérêt commun suivants:". Ce groupe a été constitué pour recenser des PIC qui sont tous nécessaires pour éliminer un même goulet d'étranglement dans différents pays et dont la mise en œuvre simultanée permettrait des synergies. Dans ce cas, tous les PIC doivent être mis en œuvre pour obtenir les bénéfices attendus à l'échelle de l'Union;
- b) un groupe de projets d'intérêt commun susceptibles d'entrer en concurrence est défini par la formule "groupe X comprenant un ou plusieurs des projets d'intérêt commun suivants:". Ce groupe témoigne d'une incertitude concernant l'ampleur du goulet d'étranglement commun à plusieurs pays. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire que tous les PIC d'un groupe soient mis en œuvre. C'est le marché qui détermine si un seul, plusieurs ou la totalité des PIC doivent être mis en œuvre, sous réserve des approbations requises sur les plans de la planification, des autorisations et de la réglementation. Le besoin de PIC, notamment sous l'angle des besoins de capacité, est réévalué lors d'une procédure ultérieure de recensement des PIC; et
- c) un groupe de projets d'intérêt commun entrant en concurrence est défini par la formule "groupe X comprenant un des projets d'intérêt commun suivants:". Ce groupe porte sur le même goulet d'étranglement. Toutefois, l'ampleur du goulet d'étranglement est connue avec davantage de certitude que dans le cas d'un groupe de projets d'intérêt commun susceptibles d'entrer en concurrence, de sorte qu'un seul PIC doit être mis en œuvre. C'est le marché qui détermine quel PIC doit être mis en œuvre, sous réserve des approbations requises sur les plans de la planification, des autorisations et de la réglementation. Si nécessaire, le besoin de PIC est réévalué lors d'une procédure ultérieure de recensement des PIC.

Tous les PIC sont soumis aux mêmes droits et obligations que ceux établis en vertu du règlement (UE) n° 347/2013.

**2) Traitement des sous-stations et des stations de compression**

Les sous-stations et les stations de conversion électriques ainsi que les stations de compression de gaz sont considérées comme des éléments des PIC si elles se situent géographiquement sur les lignes de transport. Les sous-stations, les stations de conversion et les stations de compression sont considérées comme des PIC autonomes et sont expressément mentionnées sur la liste de l'Union si leur situation géographique s'écarte des lignes de transport. Elles sont soumises aux droits et obligations fixés par le règlement (UE) n° 347/2013.

**3) Projets qui ne sont plus considérés comme des projets d'intérêt commun et projets qui ont été intégrés à d'autres projets d'intérêt commun**

- a) Plusieurs projets figurant sur la liste de l'Union établie par les règlements (UE) n° 1391/2013 et (UE) 2016/89 ne sont plus considérés comme des PIC, pour une ou plusieurs des raisons suivantes:
  - le projet a déjà été mis en service ou doit l'être dans un avenir proche et ne devrait donc pas bénéficier des dispositions du règlement (UE) n° 347/2013,
  - d'après les nouvelles données, le projet ne remplit pas les critères généraux,
  - le projet n'a pas été présenté une nouvelle fois par un promoteur aux fins de la procédure de sélection pour la présente liste de l'Union, ou
  - le projet a été moins bien classé que d'autres propositions de PIC lors de la procédure de sélection.

L'inscription de ces projets (à l'exception des projets mis en service) sur la prochaine liste de l'Union pourra être envisagée si les raisons pour lesquelles ils ne sont pas inscrits sur l'actuelle liste de l'Union ne s'appliquent plus.

Ces projets ne sont pas des PIC, mais, dans un souci de transparence et de clarté, ils sont mentionnés avec leur numéro de PIC initial à la section C de la présente annexe en tant que "Projets qui ne sont plus considérés comme des projets d'intérêt commun".

- b) En outre, certains projets figurant sur la liste de l'Union établie par les règlements (UE) n° 1391/2013 et (UE) 2016/89 ont été intégrés à d'autres (groupes de) PIC au cours de leur mise en œuvre.

Ces projets ne sont plus considérés comme des PIC indépendants, mais, dans un souci de transparence et de clarté, ils sont mentionnés avec leur numéro de PIC initial à la section C de la présente annexe en tant que "Projets qui sont maintenant intégrés à d'autres projets d'intérêt commun".

#### 4) Définition des "Projets d'intérêt commun doublement étiquetés comme autoroutes de l'électricité"

Les "projets d'intérêt commun doublement étiquetés comme autoroutes de l'électricité" sont des PIC qui appartiennent à l'un des corridors prioritaires dans le secteur de l'électricité et au domaine thématique prioritaire des autoroutes de l'électricité.

### B. LISTE DES PROJETS D'INTÉRÊT COMMUN DE L'UNION

#### 1) Corridor prioritaire "Réseau énergétique des mers septentrionales" (REMS)

N°	Définition
1.1.	Groupe Belgique - Royaume-Uni (actuellement dénommé "NEMO"), comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 1.1.1. Interconnexion entre Gezelle (BE) et les environs de Richborough (UK) 1.1.2. Ligne intérieure entre les environs de Richborough et Canterbury (UK)
1.3.	Groupe Danemark-Allemagne, comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 1.3.1. Interconnexion entre Endrup (DK) et Niebüll (DE) 1.3.2. Ligne intérieure entre Niebüll et Brunsbüttel (DE)
1.4.	Groupe Danemark-Allemagne, comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 1.4.1. Interconnexion entre Kassø (DK) et Audorf (DE) 1.4.2. Ligne intérieure entre Audorf et Hambourg/Nord (DE) 1.4.3. Ligne intérieure entre Hambourg/Nord et Dollern (DE)
1.6.	Interconnexion France-Irlande entre La Martyre (FR) et Great Island ou Knockraha (IE) (actuellement dénommé "Celtic Interconnector")
1.7.	Groupe Interconnexions France - Royaume-Uni, comprenant un ou plusieurs des projets d'intérêt commun suivants: 1.7.1. Interconnexion entre le Cotentin (FR) et les environs d'Exeter (UK) (actuellement dénommé "FAB") 1.7.2. Interconnexion entre Tourbe (FR) et Chilling (UK) (actuellement dénommé "IFA2") 1.7.3. Interconnexion entre Coquelles (FR) et Folkestone (UK) (actuellement dénommé "ElecLink") 1.7.4. Interconnexion entre Le Havre (FR) et Lovedean (UK) (actuellement dénommé "AQUIND") 1.7.5. Interconnexion entre les environs de Dunkerque (FR) et les environs de Kingsnorth (UK) (actuellement dénommé "Gridlink")
1.8.	Groupe Allemagne-Norvège (actuellement dénommé "NordLink") 1.8.1. Interconnexion entre Wilster (DE) et Tonstad (NO) 1.8.2. Renforcement de lignes intérieures dans le sud de la Norvège

N°	Définition
1.9.	1.9.1. Interconnexion Irlande - Royaume-Uni entre Wexford (IE) et Pembroke, pays de Galles (UK) (actuellement dénommé "Greenlink")
1.10.	Groupe Interconnexions Royaume-Uni – Norvège, comprenant un ou plusieurs des projets d'intérêt commun suivants: 1.10.1. Interconnexion entre Blythe (UK) et Kvilldal (NO) (actuellement dénommé "North Sea Link") 1.10.2. Interconnexion entre Peterhead (UK) et Simadalen (NO) (actuellement dénommé "NorthConnect")
1.12.	Groupe d'installations de stockage d'électricité au Royaume-Uni, comprenant un ou plusieurs des projets d'intérêt commun suivants: 1.12.1. Stockage d'énergie par accumulation d'air comprimé à Larne 1.12.2. Stockage d'énergie par accumulation d'air comprimé à Cheshire 1.12.3. Stockage d'énergie par accumulation d'air comprimé à Middlewich (actuellement dénommé "CARES") 1.12.4. Centrale hydroélectrique à accumulation par pompage à Cruachan II 1.12.5. Centrale hydroélectrique à accumulation par pompage à Coire Glas
1.13.	Interconnexion entre l'Islande et le Royaume-Uni (actuellement dénommé "Ice Link")
1.14.	Interconnexion entre Revsing (DK) et Bicker Fen (UK) (actuellement dénommé "Viking Link")
1.15.	Interconnexion entre la zone d'Anvers (BE) et les environs de Kemsley (UK)
1.16.	Interconnexion entre les Pays-Bas et le Royaume-Uni
1.17.	Stockage d'énergie par accumulation d'air comprimé à Zuidwending (NL)
1.18.	Installation de stockage de l'électricité par pompage-turbinage en mer en Belgique (actuellement dénommé "iLand")

2) **Corridor prioritaire "Interconnexions électriques Nord-Sud en Europe de l'Ouest" (INS Électricité Ouest)**

N°	Définition
2.2.	2.2.1. Première interconnexion entre Lixhe (BE) et Oberzier (DE) (actuellement dénommé "ALEGrO") 2.2.4. Deuxième interconnexion entre la Belgique et l'Allemagne.
2.4.	Interconnexion entre Codrongianos (IT), Lucciana (Corse, FR) et Suvereto (IT) (actuellement dénommé "SACOI 3")
2.5.	2.5.1. Interconnexion entre Grande Île (FR) et Piosasco (IT) (actuellement dénommé "Savoie-Piémont")
2.7.	Interconnexion entre l'Aquitaine (FR) et le Pays basque (ES) (actuellement dénommé "Biscay Gulf")
2.9.	Ligne intérieure entre Osterath et Philippsburg (DE) pour augmenter la capacité aux frontières occidentales (actuellement dénommé "Ultrant")
2.10.	Ligne intérieure entre Brunsbüttel-Großgartach et Wilster-Grafenrheinfeld (DE) pour augmenter la capacité aux frontières septentrionales et méridionales (actuellement dénommé "Suedlink")
2.13.	Groupe Interconnexions Irlande - Royaume-Uni, comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 2.13.1. Interconnexion entre Woodland (IE) et Turleenan (UK) 2.13.2. Interconnexion entre Srananagh (IE) et Turleenan (UK)

N°	Définition
2.14.	Interconnexion entre Thusis/Sils (CH) et Verderio Inferiore (IT) (actuellement dénommé "Greenconnector")
2.15.	2.15.1. Interconnexion entre Airolo (CH) et Baggio (IT)
2.16.	Groupe de lignes intérieures, comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 2.16.1. Ligne intérieure entre Pedralva et Sobrado (PT), anciennement désignée "Pedralva et Alfena (PT)" 2.16.3. Ligne intérieure entre Vieira do Minho, Ribeira de Pena et Feira (PT), anciennement désignée "Fradés B, Ribeira de Pena et Feira (PT)"
2.17.	Interconnexion Portugal-Espagne entre Beariz-Fontefría (ES), Fontefría (ES)-Ponte de Lima (PT) (anciennement Vila Fria/Viana do Castelo) et Ponte de Lima-Vila Nova de Famalicão (PT) (anciennement Vila do Conde) (PT), y compris les sous-stations à Beariz (ES), Fontefría (ES) et Ponte de Lima (PT)
2.18.	Augmentation de capacité de la centrale hydroélectrique à accumulation par pompage de Kaunertal, Tyrol (AT)
2.23.	Lignes intérieures à la frontière septentrionale de la Belgique entre Zandvliet et Lillo-Liefkenshoek (BE), et entre Liefkenshoek and Mercator, y compris une sous-station à Lillo (BE) (actuellement dénommé "BRABO II + III")]
2.24.	Épine dorsale (backbone) du réseau interne belge, partie ouest sur le tracé Horta-Mercator (BE)
2.27.	2.27.1. Interconnexion entre l'Aragon (ES) et les Pyrénées atlantiques (FR) 2.27.2. Interconnexion entre la Navarre (ES) et les Landes (FR)
2.28.	2.28.1. Centrale hydroélectrique à accumulation par pompage Mont-Negre (ES) 2.28.2. Centrale hydroélectrique à accumulation par pompage Navaleo (ES) 2.28.3. Centrales hydroélectriques à accumulation par pompage Girones & Raimats (ES)

3) **Corridor prioritaire "Interconnexions électriques Nord-Sud en Europe Centre-Est et Sud-Est" (INS Électricité Est):**

N°	Définition
3.1.	Groupe Autriche-Allemagne, comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 3.1.1. Interconnexion entre St. Peter (AT) et Isar (DE) 3.1.2. Ligne intérieure entre St. Peter et Tauern (AT) 3.1.4. Ligne intérieure entre le Tyrol occidental et Zell-Ziller (AT)
3.2.	3.2.2. Ligne intérieure entre Lienz et Obersielach (AT)
3.4.	Interconnexion entre Wurmlach (AT) et Somplago (IT)
3.7.	Groupe Bulgarie-Grèce entre Maritsa Est 1 et Nea Santa et renforcements internes nécessaires en Bulgarie, comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 3.7.1. Interconnexion entre Maritsa Est 1 (BG) et Nea Santa (EL) 3.7.2. Ligne intérieure entre Maritsa Est 1 et Plovdiv (BG) 3.7.3. Ligne intérieure entre Maritsa Est 1 et Maritsa Est 3 (BG) 3.7.4. Ligne intérieure entre Maritsa Est 1 et Burgas (BG)

N°	Définition
3.8.	<p>Groupe Bulgarie-Roumanie, augmentation de capacité (actuellement dénommé "Black Sea Corridor"), comprenant les projets d'intérêt commun suivants:</p> <p>3.8.1. Ligne intérieure entre Dobrudja et Burgas (BG)</p> <p>3.8.4. Ligne intérieure entre Cernavoda et Stalpu (RO)</p> <p>3.8.5. Ligne intérieure entre Gutinas et Smardan (RO)</p>
3.9.	3.9.1. Interconnexion entre Žerjavenec (HR)/Heviz (HU) et Cirkovce (SI)
3.10.	<p>Groupe Israël-Chypre-Grèce (actuellement dénommé "EUROASIA Interconnector"), comprenant les projets d'intérêt commun suivants:</p> <p>3.10.1. Interconnexion entre Hadera (IL) et Kofinou (CY)</p> <p>3.10.2. Interconnexion entre Kofinou (CY) et Korakia, en Crète (EL)</p> <p>3.10.3. Ligne intérieure entre Korakia, en Crète, et la région de l'Attique (EL)</p>
3.11.	<p>Groupe de lignes intérieures en République tchèque, comprenant les projets d'intérêt commun suivants:</p> <p>3.11.1. Ligne intérieure entre Vernerov et Vitkov (CZ)</p> <p>3.11.2. Ligne intérieure entre Vitkov et Prestice (CZ)</p> <p>3.11.3. Ligne intérieure entre Prestice et Kocin (CZ)</p> <p>3.11.4. Ligne intérieure entre Kocin et Mirovka (CZ)</p> <p>3.11.5. Ligne intérieure entre Mirovka et la ligne V413 (CZ)</p>
3.12.	Ligne intérieure en Allemagne entre Wolmirstedt et la Bavière pour augmenter la capacité de transport intérieure Nord-Sud
3.14.	<p>Renforcements internes en Pologne (faisant partie du groupe actuellement dénommé "GerPol Power Bridge"), comprenant les projets d'intérêt commun suivants:</p> <p>3.14.2. Ligne intérieure entre Krajnik et Baczyna (PL)</p> <p>3.14.3. Ligne intérieure entre Mikułowa et Świebodzice (PL)</p> <p>3.14.4. Ligne intérieure entre Baczyna et Plewiska (PL)</p>
3.16.	3.16.1. Interconnexion Hongrie-Slovaquie entre Gabčíkovo (SK), Gönyű (HU) et Veľký Ďur (SK)
3.17.	Interconnexion Hongrie-Slovaquie entre Sajóvánka (HU) et Rimavská Sobota (SK)
3.21.	Interconnexion entre Salgareda (IT) et Divača — Région de Bericevo (SI)
3.22.	<p>Groupe Roumanie-Serbie (actuellement dénommé "Mid Continental East Corridor") et Italie-Monténégro, comprenant les projets d'intérêt commun suivants:</p> <p>3.22.1. Interconnexion entre Resita (RO) et Pancevo (RS)</p> <p>3.22.2. Ligne intérieure entre Portile de Fier et Resita (RO)</p> <p>3.22.3. Ligne intérieure entre Resita et Timisoara/Sacalaz (RO)</p> <p>3.22.4. Ligne intérieure entre Arad et Timisoara/Sacalaz (RO)</p> <p>3.22.5. Interconnexion entre Villanova (IT) et Lastva (ME)</p>
3.23.	Centrale hydroélectrique à accumulation par pompage à Yadenitsa (BG)
3.24.	Centrale hydroélectrique à accumulation par pompage à Amfilochia (BG)
3.27.	Interconnexion entre la Sicile (IT) et la Tunisie (TU) (actuellement dénommé "ELMED")

4) **Corridor prioritaire “Plan d’interconnexion des marchés énergétiques de la région de la mer Baltique” (PIMERB Électricité)**

N°	Définition
4.1.	Interconnexion Danemark-Allemagne entre Ishøj/Bjæverskov (DK) et Bentwisch (DE) via les parcs éoliens en mer Kriegers Flak (DK) et Baltic 1 et 2 (DE) (actuellement dénommé “Kriegers Flak Combined Grid Solution”)
4.2.	Groupe Estonie-Lettonie entre Kilingi-Nõmme et Riga (actuellement dénommé “Third interconnection”), comprenant les projets d’intérêt commun suivants: 4.2.1. Interconnexion entre Kilingi-Nõmme (EE) et la sous-station Riga CHP2 (LV) 4.2.2. Ligne intérieure entre Harku et Sindi (EE) 4.2.3. Ligne intérieure entre Riga CHP 2 et Riga HPP (LV)
4.4.	4.4.1. Ligne intérieure entre Ventspils, Tume et Imanta (LV) 4.4.2. Ligne intérieure entre Ekhyddan et Nybro/Hemsjö (SE)
4.5.	4.5.2. Ligne intérieure entre Stanisławów et Ostrołęka (PL)
4.6.	Centrale hydroélectrique à accumulation par pompage en Estonie
4.7.	Augmentation de capacité de la centrale hydroélectrique à accumulation par pompage de Kruonis (LT)
4.8.	Intégration du système électrique des pays baltes dans les réseaux européens et synchronisation avec ces réseaux, comprenant les projets d’intérêt commun suivants: 4.8.1. Interconnexion entre Tartu (EE) et Valmiera (LV) 4.8.2. Ligne intérieure entre Balti et Tartu (EE) 4.8.3. Interconnexion entre Tsirguliina (EE) et Valmiera (LV) 4.8.4. Ligne intérieure entre Eesti et Tsirguliina (EE) 4.8.5. Ligne intérieure entre une sous-station en Lituanie et la frontière lituanienne (LT) 4.8.7. Ligne intérieure entre Paide et Sindi (EE) 4.8.8. Ligne intérieure entre Vilnius et Neris (LT) 4.8.9. Autres aspects infrastructurels de la synchronisation du système électrique des pays baltes avec les autres réseaux européens
4.10.	Groupe Finlande-Suède (actuellement dénommé “Third interconnection Finland-Sweden”), comprenant les projets d’intérêt commun suivants: 4.10.1. Interconnexion entre la Finlande et le nord de la Suède 4.10.2. Ligne intérieure Keminmaa et Pyhänselkä (FI)

5) **Corridor prioritaire “Interconnexions gazières Nord-Sud en Europe de l’Ouest” (INS Gaz Ouest)**

N°	Définition
5.1.	5.1.1. Inversion du flux physique au point d’interconnexion de Moffat (IE/UK) 5.1.2. Mise à niveau du gazoduc entre l’Écosse et l’Irlande du Nord (SNIP) pour permettre l’inversion de flux physique entre Ballylumford et Twynholm 5.1.3. Développement de l’installation de stockage souterrain de gaz (UGS) de Islandmagee à Larne (Irlande du Nord)
5.3.	Terminal GNL de Shannon et conduite de liaison (IE)

N°	Définition
5.4.	5.4.1. Interconnexion ES-PT (troisième interconnexion) — 1 <sup>re</sup> phase 5.4.2. Interconnexion ES-PT (troisième interconnexion) — 2 <sup>e</sup> phase
5.5	5.5.1. Trajet Sud par l'est des Pyrénées (actuellement dénommé "STEP" pour "South Transit East Pyrenees") 5.5.2. Axe gazier oriental Espagne-France — Point d'interconnexion entre la péninsule ibérique et la France, y compris les stations de compression à St-Avit, à Palleau et à Saint-Martin-de-Crau (actuellement dénommé "Midcat")
5.10.	Interconnexion à réversibilité de flux sur le gazoduc TENP en Allemagne
5.11.	Interconnexion à réversibilité de flux entre l'Italie et la Suisse au point d'interconnexion de Passo Gries
5.19.	Raccordement de Malte au réseau gazier européen — Interconnexion du gazoduc avec l'Italie à Gela
5.21.	Passage du gaz pauvre au gaz riche en France et en Belgique

6) **Corridor prioritaire "Interconnexions gazières Nord-Sud en Europe Centre-Est et Sud-Est" (INS Gaz Est)**

N°	Définition
6.2.	Interconnexion entre la Pologne, la Slovaquie, la République tchèque et la Hongrie, avec les renforcements internes correspondants, comprenant un ou plusieurs des groupes de projets d'intérêt commun suivants: 6.2.1. Interconnexion Pologne-Slovaquie 6.2.2. Corridor gazier Nord-Sud dans l'est de la Pologne et 6.2.10. Interconnexion Pologne-République tchèque (actuellement dénommé "Stork II") 6.2.11. Corridor gazier Nord-Sud dans l'ouest de la Pologne 6.2.12. Gazoduc Tvrdonice-Libhošť, y compris la mise à niveau de la station de compression de Břeclav (CZ) et les projets d'intérêt commun suivants: 6.2.13. Augmentation de la capacité de transport à l'interconnexion Slovaquie-Hongrie 6.2.14. Amélioration du réseau de transport entre Vecsés et Városcsok requise en vue du renforcement des capacités à l'interconnexion Slovaquie-Hongrie
6.4.	Projet d'intérêt commun Interconnexion bidirectionnelle Autriche-République tchèque (BACI) entre Baumgarten (AT), Reinthal (CZ/AT) et Břeclav (CZ) d'une capacité pouvant atteindre 6,57 milliards de m <sup>3</sup> /an (!)
6.5.	Groupe Terminal GNL de Krk avec conduites de liaison et d'évacuation vers la Hongrie et au-delà, comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 6.5.1. Développement d'un terminal GNL à Krk (HR) d'une capacité pouvant atteindre 2,6 milliards de m <sup>3</sup> /an — Phase I et conduite de liaison Omišalj-Zlobin (HR) 6.5.5. "Compressor station 1" sur le réseau croate de transport de gaz 6.5.6. Extension du terminal GNL à Krk (HR) au-delà de 2,6 milliards de m <sup>3</sup> /an — Phase II et conduites d'évacuation Zlobin-Bosiljevo-Sisak-Kozarac-Slobodnica (HR)
6.8.	Groupe Interconnexion Grèce-Bulgarie et renforcements nécessaires en Bulgarie, comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 6.8.1. Interconnexion Grèce-Bulgarie (actuellement dénommé "IGB") entre Komotini (EL) et Stara Zagora (BG), et station de compression à Kipi (EL) 6.8.2. Travaux de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau de transport bulgare



N°	Définition
6.9.	6.9.1. Terminal GNL dans le nord de la Grèce
6.10.	Projets d'intérêt commun Interconnexion gazière Bulgarie-Serbie (actuellement dénommé "TBS")
6.20.	<p>Groupe Augmentation de la capacité de stockage en Europe Sud-Est, comprenant un ou plusieurs des projets d'intérêt commun suivants:</p> <p>6.20.2. Extension de Chiren UGS (BG)</p> <p>6.20.3. Installation de stockage souterrain de gaz et station de comptage et de régulation du sud de Kavala (EL)</p> <p>et l'un des projets d'intérêt commun suivants:</p> <p>6.20.4. Stockage par la société Depomures en Roumanie</p> <p>6.20.6. Stockage souterrain de gaz par la société Sarmasel en Roumanie</p>
6.23.	Interconnexion Hongrie-Slovénie [Nagykanizsa-Tornyiszentmiklós (HU)-Lendava (SI)-Kidričevo]
6.24.	<p>Groupe Augmentation graduelle de capacité sur le corridor de transport bidirectionnel Bulgarie-Roumanie-Hongrie-Autriche (actuellement dénommé "ROHUAT/BRUA") pour permettre 1,75 milliard de m<sup>3</sup>/an dans la première phase, 4,4 milliards de m<sup>3</sup>/an dans la deuxième phase et même l'injection de nouvelles ressources provenant de la mer Noire au cours de la deuxième phase et/ou de la troisième phase:</p> <p>6.24.1. ROHUAT/BRUA — 1<sup>re</sup> phase, y compris:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— flux inversé Roumanie-Hongrie: tronçon hongrois 1<sup>re</sup> étape, station de compression à Csánádpalota</li> <li>— développement de la capacité de transport en Roumanie de Podișor à Recaș, y compris un nouveau gazoduc, une station de comptage et trois nouvelles stations de compression à Podișor, Bibesti et Jupa</li> <li>— GCA Mosonmagyaróvár, station de compression (développement du côté autrichien)</li> </ul> <p>6.24.4. ROHUAT/BRUA — 2<sup>e</sup> phase, y compris:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— gazoduc Városföld – Ercsi – Győr (HU)</li> <li>— gazoduc Ercsi-Százhalombatta (HU)</li> <li>— station de compression de Városföld (HU)</li> <li>— extension de la capacité de transport en Roumanie de Recaș à Horia vers la Hongrie pour atteindre 4,4 milliards de m<sup>3</sup>/an, et extension des stations de compression à Podișor, Bibesti et Jupa</li> <li>— gazoduc littoral de la mer Noire-Podișor (RO) pour reprendre le gaz de la mer Noire</li> <li>— flux inversé Roumanie-Hongrie: tronçon hongrois 2<sup>e</sup> étape, station de compression à Csánádpalota ou Algyő (HU)</li> </ul> <p>6.24.10 ROHUAT/BRUA — 3<sup>e</sup> phase, y compris:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— amélioration du réseau de transport roumain entre Onești et Isaccea et flux inversé à Isaccea</li> <li>— amélioration du réseau de transport roumain entre Onești et Nadlac</li> <li>— extension du réseau de transport roumain pour reprendre le gaz du littoral de la mer Noire</li> </ul>
6.25.	<p>Groupe Infrastructures visant à apporter un nouvel approvisionnement en gaz dans la région Europe Centre et Europe Sud-Est en vue d'assurer une diversification, comprenant les projets d'intérêt commun suivants, mis au point de façon coordonnée et efficiente:</p> <p>6.25.1. Réseau de gazoducs de la Bulgarie à la Slovaquie en passant par la Roumanie et la Hongrie (actuellement dénommé "Eastring")</p> <p>6.25.4. Infrastructures permettant le développement du nœud gazier bulgare</p>
6.26.	<p>6.26.1. Groupe Croatiegazoduc TransAnatolieSlovénie-Autriche à Rogatec, y compris:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— interconnexion Croatie-Slovénie (Lučko-Zabok-Rogatec)</li> <li>— station de compression de Kidričevo, 2<sup>e</sup> phase de la mise à niveau (SI)</li> </ul>

N°	Définition
	<ul style="list-style-type: none"> <li>— stations de compression 2 et 3 sur le réseau croate de transport de gaz</li> <li>— “GCA 2015/08: Entry/Exit Murfeld” (AT)</li> <li>— mise à niveau de l’interconnexion Murfeld/Ceršak (AT-SI)</li> <li>— mise à niveau de l’interconnexion de Rogatec</li> </ul>

(<sup>1</sup>) La mise en œuvre de l’interconnexion BACI en tant que projet d’intérêt commun dépendra des résultats du projet pilote “Trading Region Upgrade”.

#### 7) Corridor prioritaire “Corridor gazier sud-européen” (SGC)

N°	Définition
7.1.	<p>Groupe de projets d’intérêt commun portant sur des infrastructures de transport intégrées, spécifiques et modulables avec les équipements connexes pour le transport d’au minimum 10 milliards de m<sup>3</sup>/an de gaz provenant de nouvelles sources dans la région de la Caspienne, à travers l’Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie jusqu’aux marchés de l’Union européenne en Grèce et en Italie, et comprenant les projets d’intérêt commun suivants:</p> <p>7.1.1. Gazoduc arrivant dans l’Union européenne depuis le Turkménistan et l’Azerbaïdjan, via la Géorgie et la Turquie, [actuellement désigné comme la combinaison du gazoduc transcaspéen (“Trans-Caspian Gas Pipeline”, TCP), de l’extension du gazoduc Caucase Sud (“South-Caucasus Pipeline Future Expansion”, SCPFX) et du gazoduc transanatolien (“Trans Anatolia Natural Gas Pipeline”, TANAP)]</p> <p>7.1.3. Gazoduc reliant la Grèce à l’Italie via l’Albanie et la mer Adriatique [actuellement dénommé “Trans-Adriatic Pipeline” (TAP)], y compris une station de comptage et de régulation et une station de compression à Nea Messimvria</p>
7.3.	<p>Groupe de projets d’intérêt commun Infrastructures en vue d’un nouvel approvisionnement en gaz en provenance des réserves de Méditerranée orientale, y compris:</p> <p>7.3.1. Gazoduc reliant les réserves de Méditerranée orientale à la Grèce continentale via la Crète (actuellement dénommé “EastMedPipeline”), y compris une station de comptage et de régulation à Megalopoli</p> <p>et, conditionné par ce projet, les projets d’intérêt commun suivants:</p> <p>7.3.3. Gazoduc en mer reliant la Grèce à l’Italie (actuellement dénommé “Poseidon Pipeline”)</p> <p>7.3.4. Renforcement des capacités internes de transport Nord-Sud en Italie (actuellement dénommé “Adriatica Line”)</p>
7.5.	Développement d’infrastructures gazières à Chypre (actuellement dénommé “Cyprus Gas2EU”)

#### 8) Corridor prioritaire “Plan d’interconnexion des marchés énergétiques de la Baltique pour le gaz” (PIMERB Gaz)

N°	Définition
8.1.	8.1.1. Interconnexion Estonie-Finlande (actuellement dénommé “Balticconnector”)
8.2.	<p>Groupe Mise à niveau des infrastructures dans la région de la Baltique orientale, comprenant les projets d’intérêt commun suivants:</p> <p>8.2.1. Amélioration de l’interconnexion Lettonie-Lituanie</p> <p>8.2.2. Amélioration de l’interconnexion Estonie-Lettonie</p> <p>8.2.4. Amélioration du stockage souterrain de gaz à Inčukalns (LV)</p>
8.3.	<p>Groupe Infrastructures, comprenant les projets d’intérêt commun suivants:</p> <p>8.3.1. Renforcement de l’interconnexion Nybro-Pologne/Danemark</p> <p>8.3.2. Interconnexion Pologne-Danemark (actuellement dénommé “Baltic Pipe”)</p>
8.5.	Interconnexion Pologne-Lituanie (actuellement dénommé “GIPL”)
8.6.	Terminal GNL de Göteborg, en Suède
8.7.	Renforcement de la capacité du terminal GNL de Świnoujście, en Pologne

9) **Corridor prioritaire “Connexions pour l’approvisionnement pétrolier en Europe Centre-Est” (OSC)**

N°	Définition
9.1.	Oléoduc Adamowo-Brody: oléoduc reliant le site de manutention de JSC Uktransnafta à Brody (Ukraine) et le parc de stockage d'Adamowo (Pologne)
9.2.	Oléoduc Bratislava-Schwechat: oléoduc reliant Schwechat (Autriche) et Bratislava (Slovaquie)
9.4.	Oléoduc Litvinov (République tchèque)-Spergau (Allemagne): projet d'extension de l'oléoduc Droujba jusqu'à la raffinerie TRM Spergau.
9.5.	Groupe Oléoduc de Poméranie (Pologne), comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 9.5.1. Construction d'un terminal pétrolier à Gdańsk (phase II) 9.5.2. Extension de l'oléoduc de Poméranie: deuxième ligne sur l'oléoduc
9.6.	TAL Plus: renforcement de la capacité de l'oléoduc TAL entre Trieste (Italie) et Ingolstadt (Allemagne)

10) **Domaine thématique prioritaire “Déploiement des réseaux intelligents”**

N°	Définition
10.3.	SINCRO.GRID (Slovénie, Croatie) — Intégration innovante de solutions synergiques reposant sur des technologies parvenues à maturité en vue d'accroître, de façon simultanée, la sûreté de fonctionnement des réseaux électriques slovène et croate
10.4.	ACON (République tchèque, Slovaquie) — Le principal objectif d'ACON ( <i>Again Connected Networks</i> ) est de promouvoir l'intégration des marchés tchèque et slovaque de l'électricité
10.5.	ALPGRID (Autriche, Italie) — Intégration innovante de solutions synergiques reposant sur des technologies parvenues à maturité en vue d'accroître l'efficacité opérationnelle des réseaux électriques régionaux italien et autrichien
10.6.	Smart Border Initiative (France, Allemagne) — L'initiative vise à mettre en lien les politiques conçues par la France et l'Allemagne pour étayer les stratégies de leurs villes et territoires en matière de transition énergétique et d'intégration du marché européen

11) **Domaine thématique prioritaire “Autoroutes de l'électricité”**

Liste des projets d'intérêt commun doublement étiquetés comme autoroutes de l'électricité

N°	Définition
Corridor prioritaire “Réseau énergétique des mers septentrionales” (REMS)	
1.1.	1.1.1. Interconnexion entre Gezelle (BE) et les environs de Richborough (UK)
1.3.	Groupe Danemark-Allemagne, comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 1.3.1. Interconnexion entre Endrup (DK) et Niebüll (DE) 1.3.2. Ligne intérieure entre Niebüll et Brunsbüttel (DE)

N°	Définition
1.4.	Groupe Danemark-Allemagne, comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 1.4.1. Interconnexion entre Kassø (DK) et Audorf (DE) 1.4.2. Ligne intérieure entre Audorf et Hambourg/Nord (DE) 1.4.3. Ligne intérieure entre Hambourg/Nord et Dollern (DE)
1.6.	Interconnexion France-Irlande entre La Martyre (FR) et Great Island ou Knockraha (IE) (actuellement dénommé "Celtic Interconnector")
1.7.	Groupe Interconnexions France - Royaume-Uni, comprenant un ou plusieurs des projets d'intérêt commun suivants: 1.7.1. Interconnexion entre le Cotentin (FR) et les environs d'Exeter (UK) (actuellement dénommé "FAB") 1.7.2. Interconnexion entre Tourbe (FR) et Chilling (UK) (actuellement dénommé "IFA2") 1.7.3. Interconnexion entre Coquelles (FR) et Folkestone (UK) (actuellement dénommé "ElecLink") 1.7.4. Interconnexion entre Le Havre (FR) et Lovedean (UK) (actuellement dénommé "AQUIND") 1.7.5. Interconnexion entre les environs de Dunkerque (FR) et les environs de Kingsnorth (UK) (actuellement dénommé "Gridlink")
1.8.	Groupe Allemagne-Norvège (actuellement dénommé "NordLink") 1.8.1. Interconnexion entre Wilster (DE) et Tonstad (NO) 1.8.2. Renforcement de lignes intérieures dans le sud de la Norvège
1.10.	Groupe Interconnexions Royaume-Uni - Norvège, comprenant un ou plusieurs des projets d'intérêt commun suivants: 1.10.1. Interconnexion entre Blythe (UK) et Kvilldal (NO) (actuellement dénommé "North Sea Link") 1.10.2. Interconnexion entre Peterhead (UK) et Simadalen (NO) (actuellement dénommé "NorthConnect")
1.13.	Interconnexion entre l'Islande et le Royaume-Uni (actuellement dénommé "Ice Link")
1.14.	Interconnexion entre Revsing (DK) et Bicker Fen (UK) (actuellement dénommé "Viking Link")
1.15.	Interconnexion entre la zone d'Anvers (BE) et les environs de Kemsley (UK)
1.16.	Interconnexion entre les Pays-Bas et le Royaume-Uni
Corridor prioritaire "Interconnexions électriques Nord-Sud en Europe de l'Ouest" (INS Électricité Ouest)	
2.2.	2.2.1. Première interconnexion entre Lixhe (BE) et Oberzier (DE) (actuellement dénommé "ALEGrO") 2.2.4. Deuxième interconnexion entre la Belgique et l'Allemagne
2.4.	Interconnexion entre Codrongianos (IT), Lucciana (Corse, FR) et Suvereto (IT) (actuellement dénommé "SACOI 3")
2.5.	2.5.1. Interconnexion entre Grande Île (FR) et Piosasco (IT) (actuellement dénommé "Savoie-Piémont")
2.7.	Interconnexion entre l'Aquitaine (FR) et le Pays basque (ES) (actuellement dénommé "Biscay Gulf")
2.9.	Ligne intérieure entre Osterath et Philippsburg (DE) pour augmenter la capacité aux frontières occidentales (actuellement dénommé "Ultraset")

N°	Définition
2.10.	Ligne intérieure entre Brunsbüttel-Großgartach et Wilster-Grafenrheinfeld (DE) pour augmenter la capacité aux frontières septentrionales et méridionales (actuellement dénommé "Suedlink")
2.13.	Groupe Interconnexions Irlande - Royaume-Uni, comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 2.13.1. Interconnexion entre Woodland (IE) et Turleenan (UK) 2.13.2. Interconnexion entre Srananagh (IE) et Turleenan (UK)
Corridor prioritaire "Interconnexions électriques Nord-Sud en Europe Centre-Est et Sud-Est" (INS Électricité Est)	
3.10.	Groupe Israël-Chypre-Grèce (actuellement dénommé "EUROASIA Interconnector"), comprenant les projets d'intérêt commun suivants: 3.10.1. Interconnexion entre Hadera (IL) et Kofinou (CY) 3.10.2. Interconnexion entre Kofinou (CY) et Korakia, en Crète (EL) 3.10.3. Ligne intérieure entre Korakia, en Crète, et la région de l'Attique (EL)
3.12.	Ligne intérieure en Allemagne entre Wolmirstedt et la Bavière pour augmenter la capacité de transport intérieure Nord-Sud
3.27.	Interconnexion entre la Sicile (IT) et la Tunisie (TU) (actuellement dénommé "ELMED")
Corridor prioritaire "Plan d'interconnexion des marchés énergétiques de la région de la mer Baltique" (PIMERB Électricité)	
4.1.	Interconnexion Danemark-Allemagne entre Tolstrup Gaarde (DK) et Bentwisch (DE) via les parcs éoliens en mer Kriegers Flak (DK) et Baltic 1 et 2 (DE) (actuellement dénommé "Kriegers Flak Combined Grid Solution")

## 12) Réseau transfrontalier de transport du dioxyde de carbone

N°	Définition
12.1.	Plateforme "Teesside CO <sub>2</sub> hub" (Royaume-Uni et, dans les phases ultérieures, Pays-Bas, Belgique, Allemagne)
12.2.	Projet d'infrastructure de transport "CO <sub>2</sub> SAPLING Project" (Royaume-Uni et, dans les phases ultérieures, Pays-Bas, Norvège)
12.3.	"The Rotterdam Nucleus" (Pays-Bas et Royaume-Uni)
12.4.	Liaisons de transport transfrontalier de CO <sub>2</sub> entre des sources d'émission au Royaume-Uni et aux Pays-Bas et un site de stockage en Norvège

## C. LISTES DES "PROJETS QUI NE SONT PLUS CONSIDÉRÉS COMME DES PROJETS D'INTÉRÊT COMMUN" ET DES "PROJETS QUI SONT MAINTENANT INTÉGRÉS À D'AUTRES PROJETS D'INTÉRÊT COMMUN"

### 1) Corridor prioritaire "Réseau énergétique des mers septentrionales" (REMS)

Numéro PIC des projets qui ne sont plus considérés comme des PIC
1.1.3
1.2
1.5

---

1.9.2

---

1.9.3

---

1.9.4

---

1.9.5

---

1.9.6

---

1.11.1

---

1.11.2

---

1.11.3

---

1.11.4

---

2) **Corridor prioritaire “Interconnexions électriques Nord-Sud en Europe de l’Ouest” (INS Électricité Ouest)**

---

Numéro PIC des projets qui ne sont plus considérés comme des PIC

---

2.2.2

---

2.2.3

---

2.3.1

---

2.3.2

---

2.5.2

---

2.6

---

2.8

---

2.11.1

---

2.11.2

---

2.11.3

---

2.12

---

2.15.2

---

2.15.3

---

2.15.4

---

2.16.2

---

2.19

---

2.20

---

2.21

---

2.22

---

2.25.1

---

2.25.2

---

2.26

---

Projets qui sont maintenant intégrés à d'autres PIC	
Numéro PIC initial du projet	Numéro du PIC dans lequel le projet est maintenant intégré
2.1	3.1.4

3) **Corridor prioritaire “Interconnexions électriques Nord-Sud en Europe Centre-Est et Sud-Est” (INS Électricité Est)**

Numéro PIC des projets qui ne sont plus considérés comme des PIC
3.1.3
3.2.1
3.2.3
3.3
3.5.1
3.5.2
3.6.1
3.6.2
3.8.2
3.8.3
3.8.6
3.9.2
3.9.3
3.9.4
3.13
3.14.1
3.15.1
3.15.2
3.16.2
3.16.3
3.18.1
3.18.2
3.19.2
3.19.3
3.20.1
3.20.2
3.25
3.26

## Projets qui sont maintenant intégrés à d'autres PIC

Numéro PIC initial du projet	Numéro du PIC dans lequel le projet est maintenant intégré
3.19.1	3.22.5

4) **Corridor prioritaire “Plan d’interconnexion des marchés énergétiques de la région de la mer Baltique” (PIMERB Electricité)**

## Numéro PIC des projets qui ne sont plus considérés comme des PIC

4.5.1
4.5.3
4.5.4
4.5.5
4.8.6

## Projets qui sont maintenant intégrés à d'autres PIC

Numéro PIC initial du projet	Numéro du PIC dans lequel le projet est maintenant intégré
4.3	4.8.9
4.9	4.8.9

5) **Corridor prioritaire “Interconnexions gazières Nord-Sud en Europe de l’Ouest” (INS Gaz Ouest)**

## Numéro PIC des projets qui ne sont plus considérés comme des PIC

5.2
5.6
5.7.1
5.7.2
5.9
5.12
5.13
5.14
5.15.1
5.15.2
5.15.3
5.15.4
5.15.5
5.16
5.17.1
5.17.2
5.18
5.20



Projets qui sont maintenant intégrés à d'autres PIC	
Numéro PIC initial du projet	Numéro du PIC dans lequel le projet est maintenant intégré
5.8.1	5.5.2
5.8.2	5.5.2

6) **Corridor prioritaire "Interconnexions gazières Nord-Sud en Europe Centre-Est et Sud-Est" (INS Gaz Est)**

Numéro PIC des projets qui ne sont plus considérés comme des PIC
6.3
6.5.3
6.5.4
6.7
6.8.3
6.9.2
6.9.3
6.11
6.12
6.16
6.17
6.19
6.20.1
6.20.5
6.21
6.22.1
6.22.2
6.25.2

Projets qui sont maintenant intégrés à d'autres PIC	
Numéro PIC initial du projet	Numéro du PIC dans lequel le projet est maintenant intégré
6.1.1	6.2.10
6.1.2	6.2.11
6.1.3	6.2.11
6.1.4	6.2.11
6.1.5	6.2.11
6.1.6	6.2.11

Projets qui sont maintenant intégrés à d'autres PIC	
Numéro PIC initial du projet	Numéro du PIC dans lequel le projet est maintenant intégré
6.1.7	6.2.11
6.1.8	6.2.2
6.1.9	6.2.11
6.1.10	6.2.2
6.1.11	6.2.2
6.1.12	6.2.12
6.2.3	6.2.2
6.2.4	6.2.2
6.2.5	6.2.2
6.2.6	6.2.2
6.2.7	6.2.2
6.2.8	6.2.2
6.2.9	6.2.2
6.5.2	6.5.6
6.6	6.26.1
6.8.4	6.25.4
6.13.1	6.24.4
6.13.2	6.24.4
6.13.3	6.24.4
6.14	6.24.1
6.15.1	6.24.10
6.15.2	6.24.10
6.18	7.3.4
6.24.2	6.24.1
6.24.3	6.24.1
6.24.5	6.24.4
6.24.6	6.24.4
6.24.7	6.24.4
6.24.8	6.24.4
6.24.9	6.24.4
6.25.3	6.24.10
6.26.2	6.26.1

Projets qui sont maintenant intégrés à d'autres PIC	
Numéro PIC initial du projet	Numéro du PIC dans lequel le projet est maintenant intégré
6.26.3	6.26.1
6.26.4	6.26.1
6.26.5	6.26.1
6.26.6	6.26.1

7) **Corridor prioritaire “Corridor gazier sud-européen” (SGC)**

Numéro PIC des projets qui ne sont plus considérés comme des PIC
7.1.2
7.1.5
7.1.7
7.2.1
7.2.2
7.2.3
7.4.1
7.4.2

Projets qui sont maintenant intégrés à d'autres PIC	
Numéro PIC initial du projet	Numéro du PIC dans lequel le projet est maintenant intégré
7.1.6	7.1.3
7.1.4	7.3.3
7.3.2	7.5

8) **Corridor prioritaire “Plan d’interconnexion des marchés énergétiques de la Baltique pour le gaz” (PIMERB Gaz)**

Numéro PIC des projets qui ne sont plus considérés comme des PIC
8.1.2.1
8.1.2.2
8.1.2.3
8.1.2.4
8.2.3
8.4
8.8

---

9) **Corridor prioritaire “Connexions pour l’approvisionnement pétrolier en Europe Centre-Est” (OSC)**

---

Numéro PIC des projets qui ne sont plus considérés comme des PIC

---

9.3

---

10) **Domaine thématique prioritaire “Déploiement des réseaux intelligents”**

---

Numéro PIC des projets qui ne sont plus considérés comme des PIC

---

10.1

---

10.2

---

11) **Domaine thématique prioritaire “Autoroutes de l’électricité”**

---

Numéro PIC des projets qui ne sont plus considérés comme des PIC

---

1.5»

---

**RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2018/541 DE LA COMMISSION****du 20 décembre 2017****modifiant le règlement délégué (UE) 2017/2358 et le règlement délégué (UE) 2017/2359 en ce qui concerne leur date d'application****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2016/97 du Parlement européen et du Conseil du 20 janvier 2016 sur la distribution d'assurances <sup>(1)</sup>, et notamment son article 25, paragraphe 2, son article 28, paragraphe 4, son article 29, paragraphes 4 et 5, et son article 30, paragraphe 6,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive (UE) 2016/97 harmonise les dispositions nationales sur les activités de distribution d'assurances et de réassurances et habilite la Commission à adopter des actes délégués précisant les critères et les détails pratiques en ce qui concerne les règles de conduite applicables à la distribution de produits d'investissement fondés sur l'assurance et en ce qui concerne les exigences de surveillance et de gouvernance des produits applicables aux entreprises d'assurance et aux distributeurs de produits d'assurance. Le 21 septembre 2017, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2017/2358 <sup>(2)</sup> et le règlement délégué (UE) 2017/2359 <sup>(3)</sup> sur la base de ces délégations de pouvoir.
- (2) Afin de permettre aux autorités compétentes et aux professionnels de l'assurance de mieux s'adapter aux exigences définies dans les deux règlements délégués visés au premier considérant, il convient d'aligner la date d'application desdits règlements sur la date à partir de laquelle les États membres doivent appliquer les mesures nécessaires pour se conformer à la directive (UE) 2016/97, visées à l'article 42, paragraphe 1, de ladite directive,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Modification du règlement délégué (UE) 2017/2358**

À l'article 13 du règlement délégué (UE) 2017/2358, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Il s'applique à partir de la date à compter de laquelle les États membres sont tenus d'appliquer les mesures visées à l'article 42, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive (UE) 2016/97.»

*Article 2***Modification du règlement délégué (UE) 2017/2359**

À l'article 20 du règlement délégué (UE) 2017/2359, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Il s'applique à partir de la date à compter de laquelle les États membres sont tenus d'appliquer les mesures visées à l'article 42, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive (UE) 2016/97.»

<sup>(1)</sup> JO L 26 du 2.2.2016, p. 19.<sup>(2)</sup> Règlement délégué (UE) 2017/2358 de la Commission du 21 septembre 2017 complétant la directive (UE) 2016/97 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de surveillance et de gouvernance des produits applicables aux entreprises d'assurance et aux distributeurs de produits d'assurance (JO L 341 du 20.12.2017, p. 1).<sup>(3)</sup> Règlement délégué (UE) 2017/2359 de la Commission du 21 septembre 2017 complétant la directive (UE) 2016/97 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences en matière d'information et les règles de conduite applicables à la distribution de produits d'investissement fondés sur l'assurance (JO L 341 du 20.12.2017, p. 8).

*Article 3***Entrée en vigueur**

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 Bruxelles, le 20 décembre 2017.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---

**RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2018/542 DE LA COMMISSION****du 22 janvier 2018****rectifiant la version en langue grecque du règlement délégué (UE) 2017/86 établissant un plan de rejets pour certaines pêcheries démersales dans la mer Méditerranée**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 1954/2003 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 2371/2002 et (CE) n° 639/2004 du Conseil et la décision 2004/585/CE du Conseil <sup>(1)</sup>, et notamment son article 15, paragraphe 6,

considérant ce qui suit:

- (1) La version en langue grecque du règlement délégué (UE) 2017/86 de la Commission <sup>(2)</sup> comporte une erreur à l'article 4, points b) i), ii) et iii), à l'article 4, points c) i) et ii), à l'article 5, paragraphe 2, et aux tableaux des points 2 et 3 de l'annexe en ce qui concerne la traduction d'une espèce de poisson, ce qui a une incidence sur le champ d'application de diverses dispositions de ce règlement.
- (2) Il convient dès lors de rectifier en conséquence la version en langue grecque du règlement délégué (UE) 2017/86. Les autres versions linguistiques ne sont pas concernées,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier**(ne concerne pas la version française)**Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le 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 Bruxelles, le 22 janvier 2018.

*Par la Commission**Le président*

Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> JO L 354 du 28.12.2013, p. 22.<sup>(2)</sup> Règlement délégué (UE) 2017/86 de la Commission du 20 octobre 2016 établissant un plan de rejets pour certaines pêcheries démersales dans la mer Méditerranée (JO L 14 du 18.1.2017, p. 4).





**RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2018/543 DE LA COMMISSION****du 23 janvier 2018****rectifiant la version en langue espagnole du règlement délégué (UE) n° 812/2013 de la Commission complétant la directive 2010/30/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'étiquetage énergétique des chauffe-eau, des ballons d'eau chaude et des produits combinés constitués d'un chauffe-eau et d'un dispositif solaire****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2017 établissant un cadre pour l'étiquetage énergétique et abrogeant la directive 2010/30/UE <sup>(1)</sup>, et notamment son article 16,

considérant ce qui suit:

- (1) La version en langue espagnole du règlement délégué (UE) n° 812/2013 <sup>(2)</sup> de la Commission comporte deux erreurs à l'annexe II, tableau 1, lignes B et C de la colonne M, qui concernent une différence dans la formule de calcul des seuils applicables aux chauffe-eau de taille M.
- (2) Il convient dès lors de rectifier en conséquence la version en langue espagnole du règlement délégué (UE) n° 812/2013. Les autres versions linguistiques ne sont pas concernées,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier**(ne concerne pas la version française)**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 Bruxelles, le 23 janvier 2018.

*Par la Commission**Le président*

Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> JO L 198 du 28.7.2017, p. 1.<sup>(2)</sup> Règlement délégué (UE) n° 812/2013 de la Commission du 18 février 2013 complétant la directive 2010/30/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'étiquetage énergétique des chauffe-eau, des ballons d'eau chaude et des produits combinés constitués d'un chauffe-eau et d'un dispositif solaire (JO L 239 du 6.9.2013, p. 83).

**RÈGLEMENT (UE) 2018/544 DE LA COMMISSION****du 27 mars 2018****interdisant la pêche du makaire bleu dans l'océan Atlantique par les navires battant pavillon de l'Espagne**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche <sup>(1)</sup>, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2018/120 du Conseil <sup>(2)</sup> fixe des quotas pour 2018.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que les captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre ont épuisé le quota attribué pour 2018.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2018 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

Les activités de pêche concernant le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre sont interdites à compter de la date fixée dans cette annexe. En particulier, la détention à bord, le transfert, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits après cette date.

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

<sup>(1)</sup> JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) 2018/120 du Conseil du 23 janvier 2018 établissant, pour 2018, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de pêche de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union et modifiant le règlement (UE) 2017/127 (JO L 27 du 31.1.2018, p. 1).

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

Fait à Bruxelles, le 27 mars 2018.

*Par la Commission,  
au nom du président,  
João AGUIAR MACHADO  
Directeur général  
Direction générale des affaires maritimes et de la pêche*

ANNEXE

N°	01/TQ120
État membre	Espagne
Stock	BUM/ATLANT
Espèce	Makaire bleu ( <i>Makaira nigricans</i> )
Zone	Océan Atlantique
Date de fermeture	1.1.2018

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/545 DE LA COMMISSION****du 4 avril 2018****établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne <sup>(1)</sup>, et notamment son article 21, paragraphe 9,

considérant ce qui suit:

- (1) Les modalités pratiques concernant le processus d'autorisation des véhicules visé dans la directive (UE) 2016/797 devraient réduire la complexité, la durée et le coût du processus d'autorisation des véhicules, fournir des conditions uniformes propices à l'harmonisation des autorisations par type de véhicule et/ou des autorisations de mise sur le marché d'un véhicule dans l'Union et favoriser la collaboration entre toutes les parties associées au processus d'autorisation des véhicules. Afin de réduire la durée et le coût du processus d'autorisation des véhicules, les échéances devraient en pratique être aussi courtes que possible.
- (2) Compte tenu de l'expérience acquise par les autorités nationales de sécurité (ANS) dans le processus d'autorisation et dans la préparation des accords de coopération visés à l'article 21, paragraphe 14, de la directive (UE) 2016/797, la prise de contact précoce avec le demandeur sous forme de coordination («préengagement») est reconnue comme une bonne pratique permettant de faciliter la construction d'une relation entre les parties associées au processus d'autorisation des véhicules. Un tel préengagement devrait être proposé avant la présentation d'une demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, dans le but de permettre à l'entité délivrant l'autorisation et aux ANS concernées pour le domaine d'utilisation de se familiariser avec le projet. Afin que le demandeur sache ce qui l'attend, le préengagement devrait lui préciser les règles applicables, lui fournir les détails du processus d'autorisation des véhicules, notamment du processus de décision, et vérifier qu'il a reçu des informations suffisantes. Il incombe au demandeur de veiller à ce que toutes les exigences soient respectées lorsqu'il présente sa demande d'autorisation par type de véhicule et/ou son autorisation de mise sur le marché d'un véhicule. D'autres entités l'assistent dans l'accomplissement de ses obligations, notamment les organismes d'évaluation de la conformité, ses fournisseurs et ses fournisseurs de services.
- (3) Dans un souci d'économies d'échelle et de réduction de la charge administrative, l'autorisation par type de véhicule devrait permettre au demandeur de produire un certain nombre de véhicules de même conception et faciliter leur autorisation. Le type de véhicule désigne la conception qui sera appliquée à tous les véhicules correspondant à ce type. Chaque nouveau type de véhicule devrait suivre le processus d'autorisation et un nouveau type ne devrait pouvoir être créé que s'il est autorisé.
- (4) Les concepts de variantes et de versions d'un type de véhicule devraient être introduits afin de donner la possibilité de définir des options pour la configuration ou les changements au cours du cycle de vie des véhicules au sein d'un type existant. La différence entre les variantes et les versions est que les variantes nécessitent une autorisation, ce qui n'est pas le cas pour les versions.
- (5) Afin de garantir que le type de véhicule continue de respecter les exigences au fil du temps et que tous les changements apportés à la conception ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles sont présentés comme de nouvelles variantes et/ou versions du type de véhicule, il convient d'avoir recours au processus de gestion de la configuration. L'entité responsable de la gestion de la configuration du type de véhicule est le demandeur ayant reçu l'autorisation par type de véhicule.
- (6) En ce qui concerne les véhicules, il est nécessaire de disposer d'un processus de gestion de la configuration qui se limite aux changements non gérés par le processus de gestion de la configuration d'un type de véhicule autorisé.
- (7) L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après l'«Agence») devrait élaborer des lignes directrices décrivant et, le cas échéant, expliquant les exigences prévues par le présent règlement. Les lignes

<sup>(1)</sup> Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

directrices devraient être mises à jour, publiées et mises gratuitement à la disposition du public. Dans le but d'harmoniser l'approche concernant l'échange et l'enregistrement d'informations par l'intermédiaire du guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, les lignes directrices devraient également inclure des modèles élaborés par l'Agence, en coopération avec les ANS.

- (8) L'Agence et les ANS devraient mettre en œuvre des procédures ou des dispositions internes permettant d'assurer le respect des exigences du processus d'autorisation des véhicules.
- (9) Puisque le retour d'expérience est reconnu comme une bonne pratique, les ANS et l'Agence devraient être encouragées à partager toute information pertinente en la matière. En vue de fournir un tel service, l'Agence devrait établir un protocole et des procédures pour l'enregistrement et l'échange d'informations entre l'Agence et les ANS.
- (10) Afin d'éviter toute duplication des évaluations et de réduire la charge administrative et les coûts pour les demandeurs, l'Agence et les ANS devraient tenir compte des accords de coopération et des accords multilatéraux conclus en application de l'article 21, paragraphes 14 et 15, de la directive (UE) 2016/797, le cas échéant.
- (11) L'Agence et les ANS devraient enregistrer dans le guichet unique toutes les informations pertinentes et les motifs dûment étayés de la décision, afin de justifier les décisions à chaque étape du processus d'autorisation des véhicules. Si l'Agence et les ANS disposent de leur propre système de gestion de l'information aux fins de l'évaluation, elles devraient veiller à ce que les informations pertinentes soient transférées au guichet unique, pour les mêmes raisons. Afin de faciliter la communication entre les parties intéressées, les lignes directrices de l'Agence et des ANS devraient prévoir des modalités pratiques pour les communications qui ne sont pas pertinentes dans le cadre du processus décisionnel et qui ne doivent par conséquent pas être transmises par l'intermédiaire du guichet unique.
- (12) Lorsque le domaine d'utilisation prévu pour un type de véhicule se limite à un ou plusieurs réseaux au sein d'un État membre, l'autorisation est valide sans extension du domaine d'utilisation pour les véhicules se rendant dans les gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière. Dans un tel cas, le demandeur peut déposer une demande d'autorisation par type de véhicule et/ou une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule auprès de l'Agence ou de l'ANS. Lorsque l'Agence agit en tant qu'entité délivrant l'autorisation, elle doit consulter les ANS compétentes, conformément à l'article 21, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797, et tenir compte des accords transfrontaliers pertinents.
- (13) Lorsque l'Agence agit en tant qu'entité délivrant l'autorisation, le demandeur devrait, sans préjudice des dispositions prévues au point 2.6 de l'annexe IV de la directive (UE) 2016/797, avoir le droit de déposer sa demande auprès de l'Agence dans l'une des langues officielles de l'Union. Au cours de l'évaluation, les ANS devraient avoir le droit d'adresser à l'Agence des documents ayant trait à l'évaluation dans une langue de leur État membre, sans obligation de les traduire.
- (14) L'Agence et les ANS devraient élaborer des dispositions ou des procédures internes de gestion de la délivrance d'autorisations par type de véhicule et/ou d'autorisations de mise sur le marché d'un véhicule afin de réduire la charge administrative et les coûts pour le demandeur. À cet égard, le demandeur devrait avoir la possibilité de soumettre des copies des documents dans le dossier de demande. Les documents originaux devraient être mis à la disposition de l'Agence et des ANS pour vérification après la délivrance d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.
- (15) Il convient d'harmoniser la catégorisation des questions dans le processus d'évaluation, afin que le demandeur comprenne le degré de gravité de toute question soulevée par l'Agence ou par une ANS. Cette catégorisation est particulièrement importante lorsque plusieurs ANS participent au processus. S'agissant du domaine d'utilisation, et afin de faciliter le processus d'autorisation des véhicules et de réduire la charge administrative lorsqu'il n'existe pas de règles nationales applicables, la consultation entre l'Agence et les ANS concernées devrait se limiter à vérifier si ledit domaine a été correctement indiqué pour l'État membre en question. Dans le cas où les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) contiennent des dispositions spécifiques, le domaine d'utilisation devrait être en mesure de couvrir le réseau de l'Union dans son intégralité et les vérifications réalisées par l'Agence devraient être suffisantes.
- (16) Les véhicules et les types de véhicules doivent rester autorisés, conformément à l'article 54, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, sans préjudice de l'article 21, paragraphe 12, et de l'article 24, paragraphe 3, de ladite directive. En cas de renouvellement ou de réaménagement de ces véhicules, les dispositions du présent règlement doivent s'appliquer, conformément à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1).

- (17) Conformément à l'article 54, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797, le nouveau régime d'autorisation des véhicules entrera en application le 16 juin 2019. Les États membres ont cependant la possibilité de notifier à l'Agence et à la Commission, en application de l'article 57, paragraphe 2, de ladite directive, qu'ils ont prorogé le délai de transposition et peuvent en conséquence continuer à délivrer des autorisations par type de véhicule et/ou des autorisations de mise sur le marché d'un véhicule, conformément à la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, jusqu'au 16 juin 2020. Entre le 16 juin 2019 et le 15 juin 2020, deux régimes juridiques différents, avec différentes entités délivrant l'autorisation, pourraient coexister. Il est donc nécessaire de clarifier les modalités selon lesquelles le nouveau régime devrait s'appliquer parallèlement à l'ancien lorsque le domaine d'utilisation prévu couvre un ou plusieurs de ces États membres.
- (18) Lorsqu'une ANS reconnaît qu'elle ne sera pas en mesure de délivrer une autorisation par type de véhicule ou une autorisation de mise en service d'un véhicule, conformément à la directive (UE) 2008/57/CE, avant soit le 16 juin 2019, soit le 16 juin 2020, concernant des États membres ayant notifié l'Agence et la Commission conformément à l'article 57, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, l'Agence, agissant en qualité d'entité délivrant l'autorisation, devrait accepter les résultats de l'évaluation de l'ANS afin d'éviter toute duplication de l'évaluation et toute charge supplémentaire ou retard au détriment du demandeur.
- (19) Afin de faciliter la mise sur le marché des véhicules et de réduire les charges administratives, une autorisation par type de véhicule et/ou une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule délivrées par l'Agence devraient être reconnues comme équivalentes à l'autorisation par type de véhicule visée à l'article 26 de la directive 2008/57/CE et à l'autorisation de mise en service d'un véhicule visée aux articles 22 et 24 de ladite directive.
- (20) Les STI, conformément à l'article 4, paragraphe 3, point f), de la directive (UE) 2016/797 et aux règles nationales, devraient prévoir une transition progressive, tenant notamment compte des projets se trouvant à un stade avancé de développement, tel que défini à l'article 2, paragraphe 23, de ladite directive.
- (21) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE du Conseil <sup>(2)</sup>,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### CHAPITRE 1

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### *Article premier*

### **Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement établit des exigences que devront respecter:
  - a) le demandeur, lorsqu'il présente, par l'intermédiaire du guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil, une demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule;
  - b) l'Agence et les ANS, lorsqu'elles traitent les demandes d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule et dans le cadre du préengagement;
  - c) l'entité délivrant l'autorisation, lorsqu'elle statue sur la délivrance d'autorisations par type de véhicule ou d'autorisations de mise sur le marché d'un véhicule;
  - d) les gestionnaires de l'infrastructure, lorsqu'ils établissent les conditions applicables à la réalisation d'essais sur leurs réseaux et fournissent des informations aux fins de l'autorisation d'un véhicule en ce qui concerne le domaine d'utilisation.
2. Le présent règlement s'applique sans préjudice de l'article 21, paragraphes 16 et 17, de la directive (UE) 2016/797.

<sup>(1)</sup> Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (JO L 235 du 17.9.1996, p. 6).

## Article 2

**Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «entité délivrant l'autorisation»: l'entité qui délivre l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule;
- 2) «caractéristiques de conception essentielles»: les paramètres utilisés pour définir le type de véhicule, tels que précisés dans l'autorisation par type de véhicule délivrée et enregistrés dans le registre européen des types de véhicules autorisés (RETV);
- 3) «gestion de la configuration»: un processus organisationnel, technique et administratif systématique mis en place tout au long du cycle de vie d'un véhicule et/ou d'un type de véhicule afin de garantir que la cohérence de la documentation et la traçabilité des changements sont établies et maintenues, pour que:
  - a) les exigences du droit de l'Union et des règles nationales applicables soient respectées;
  - b) les changements soient contrôlés et consignés soit dans les dossiers techniques, soit dans le dossier accompagnant l'autorisation délivrée;
  - c) les informations et les données soient toujours à jour et exactes;
  - d) les parties intéressées soient informées des changements, le cas échéant;
- 4) «date de réception de la demande»:
  - a) lorsque l'Agence fait office d'entité délivrant l'autorisation, le premier jour ouvrable commun à l'Agence et aux ANS concernées par le domaine d'utilisation prévu qui suit la date de l'accusé de réception de la demande;
  - b) lorsqu'une ANS fait office d'entité délivrant l'autorisation, le premier jour ouvrable dans l'État membre concerné qui suit la date de l'accusé de réception de la demande;
- 5) «entité gérant le changement»: le titulaire de l'autorisation par type de véhicule, le détenteur ou l'entité désignée par ceux-ci;
- 6) «titulaire de l'autorisation par type de véhicule»: la personne physique ou morale ayant demandé et obtenu l'autorisation par type de véhicule ou son successeur légal;
- 7) «doute justifié»: un problème classifié comme étant de «type 4» conformément à l'article 41, paragraphe 1, point d), justification et preuves à l'appui, soulevé par l'entité délivrant l'autorisation et/ou les ANS concernées pour le domaine d'utilisation en ce qui concerne les informations fournies par le demandeur dans sa demande;
- 8) «autorité nationale de sécurité pour le domaine d'utilisation» ou «ANS pour le domaine d'utilisation»: l'autorité nationale de sécurité lorsqu'elle effectue l'une ou plusieurs des tâches suivantes:
  - a) les évaluations prévues à l'article 21, paragraphe 5, point b), de la directive (UE) 2016/797;
  - b) les consultations exigées à l'article 21, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797;
  - c) la délivrance des autorisations temporaires, lorsque cela est nécessaire, pour l'utilisation du véhicule dans le cadre d'essais sur le réseau et la prise de mesures afin de garantir que les essais sur le réseau peuvent se dérouler comme prévu à l'article 21, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797;
- 9) «préengagement»: l'étape de la procédure précédant le dépôt d'une demande d'autorisation, réalisée sur demande du demandeur;
- 10) «référentiel de préengagement»: l'avis de l'entité délivrant l'autorisation et des ANS concernées pour le domaine d'utilisation sur le dossier de préengagement;
- 11) «collecte des exigences»: le processus de détermination, d'attribution, de mise en œuvre et de validation des exigences réalisé par le demandeur afin de garantir le respect des exigences nationales et de l'Union pertinentes. La collecte des exigences peut être intégrée dans les processus de développement des produits;

- 12) «intégration en sécurité»: l'accomplissement des exigences essentielles en matière de sécurité, comme prévu à l'annexe III de la directive (UE) 2016/797, lorsque des parties sont combinées en un tout, comme par exemple un véhicule ou un sous-système, ou encore entre le véhicule et le réseau, en ce qui concerne la compatibilité technique;
- 13) «variante de type de véhicule»: une option pour la configuration d'un type de véhicule établie lors de la première autorisation par type de véhicule, conformément à l'article 24, paragraphe 1, ou des changements apportés à un type de véhicule existant au cours de son cycle de vie et nécessitant une nouvelle autorisation par type de véhicule, conformément à l'article 24, paragraphe 1, et à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797;
- 14) «version de type de véhicule»: une option pour la configuration d'un type de véhicule ou d'une variante de type de véhicule, ou des changements apportés à un type de véhicule ou à une variante de type de véhicule existant au cours de son cycle de vie, créée pour tenir compte des modifications des caractéristiques de conception essentielles ne nécessitant pas de nouvelle autorisation par type de véhicule, conformément à l'article 24, paragraphe 1, et à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797;
- 15) «autorisation de mise sur le marché d'un véhicule»: la décision rendue par l'entité délivrant l'autorisation et fondée sur une assurance raisonnable que le demandeur et les entités associées à la conception, la fabrication, la vérification et la validation du véhicule se sont acquittés de leurs obligations et responsabilités respectives afin de garantir la conformité aux exigences essentielles de la législation applicable ou de garantir la conformité au type autorisé permettant la mise sur le marché du véhicule et son utilisation en toute sécurité dans le domaine d'utilisation, conformément aux conditions régissant l'utilisation et aux autres restrictions, le cas échéant, précisées dans l'autorisation du véhicule et dans l'autorisation par type de véhicule;
- 16) «autorisation par type de véhicule»: la décision rendue par l'entité délivrant l'autorisation et fondée sur une assurance raisonnable que le demandeur et les entités associées à la conception, la fabrication, la vérification et la validation du type de véhicule se sont acquittés de leurs obligations et responsabilités respectives afin de garantir la conformité aux exigences essentielles de la législation applicable permettant la mise sur le marché d'un véhicule fabriqué conformément à cette conception et son utilisation en toute sécurité dans le domaine d'utilisation du type de véhicule, conformément aux conditions régissant l'utilisation du véhicule et aux autres restrictions, le cas échéant, précisées dans l'autorisation par type de véhicule et devant s'appliquer à l'ensemble des véhicules autorisés conformes à ce type;
- 17) «date de référence»: le 16 juin 2019, sauf en ce qui concerne les États membres qui ont informé l'Agence et la Commission conformément à l'article 57, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797 qu'elles ont prolongé le délai de transposition de ladite directive, auquel cas la date de référence est le 16 juin 2020.

### Article 3

#### Responsabilités du demandeur

Le demandeur dépose une demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule conformément aux dispositions du présent règlement.

Il incombe au demandeur de veiller à ce que toutes les exigences pertinentes de la législation applicable soient déterminées et respectées lorsqu'il présente sa demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.

### Article 4

#### Responsabilités de l'entité délivrant l'autorisation

1. L'entité délivrant l'autorisation délivre les autorisations par type de véhicule et/ou les autorisations de mise sur le marché d'un véhicule (ci-après les «autorisations») conformément aux articles 21, 24 et 25 de la directive (UE) 2016/797 et aux dispositions du présent règlement.
2. Aux fins de la délivrance ou du refus de délivrance d'une autorisation, l'entité délivrant l'autorisation:
  - a) coordonne l'attribution des tâches aux parties concernées et la mise en place d'accords de coordination entre elles;
  - b) entreprend une évaluation du dossier de demande afin de parvenir à une assurance raisonnable que le type de véhicule et/ou le véhicule sont conformes au droit applicable;
  - c) compile les documents justificatifs, les résultats de toutes les évaluations pertinentes et les motifs dûment étayés de sa décision de délivrer ou de refuser de délivrer l'autorisation, conformément au présent règlement.



3. Dans les cas où l'Agence est l'entité délivrant l'autorisation, elle coordonne les activités des ANS pour le domaine d'utilisation lié à l'autorisation par type de véhicule et/ou à l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.
4. L'entité délivrant l'autorisation assure un préengagement si le demandeur en fait la demande.
5. L'entité délivrant l'autorisation exécute ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente et exerce son jugement professionnel, agit de manière impartiale et proportionnée et indique les motifs dûment étayés de toutes ses décisions.
6. L'entité délivrant l'autorisation établit des procédures ou des dispositions internes permettant de gérer la délivrance d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule. Ces procédures ou dispositions tiennent compte des accords visés à l'article 21, paragraphe 14, de la directive (UE) 2016/797 et, le cas échéant, des accords multilatéraux visés à l'article 21, paragraphe 15, de ladite directive.
7. Lorsqu'en vertu de l'article 5, paragraphe 2, le demandeur indique que la validité de l'autorisation par type est compromise, l'entité délivrant l'autorisation met à jour le RETVA en conséquence.
8. Lorsque le demandeur indique dans sa demande que le domaine d'utilisation prévu du ou des véhicules ou du type de véhicule inclut les gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, l'entité délivrant l'autorisation:
  - a) reçoit de la part des ANS des États membres voisins une confirmation que les règles et obligations nationales applicables notifiées relevant des accords transfrontaliers pertinents sont respectées avant de délivrer l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation du véhicule; et
  - b) précise dans l'autorisation qu'elle délivre que l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation du véhicule est également valide pour les gares en question, sans extension du domaine d'utilisation.

#### Article 5

##### **Responsabilités du titulaire de l'autorisation par type de véhicule**

1. Le titulaire de l'autorisation par type de véhicule est responsable de la gestion de la configuration du type de véhicule et du dossier d'accompagnement aux fins de la décision délivrée conformément à l'article 46.
2. Sans préjudice des articles 53 et 54, le titulaire de l'autorisation par type de véhicule, dans le cadre de la gestion de la configuration du type de véhicule, informe l'entité ayant délivré l'autorisation par type de véhicule de tout changement apporté au droit de l'Union qui pourrait avoir une incidence sur la validité de l'autorisation par type.

#### Article 6

##### **Responsabilités du gestionnaire de l'infrastructure**

1. En ce qui concerne le domaine d'utilisation, les responsabilités du gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre de l'autorisation par type de véhicule et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, sur la base des informations fournies par le demandeur conformément à l'article 18, se limitent à définir et à fournir les éléments suivants:
  - a) les conditions opérationnelles devant être appliquées pour l'utilisation du véhicule à des fins d'essais sur le réseau;
  - b) les mesures nécessaires devant être adoptées du côté de l'infrastructure afin de garantir un fonctionnement sûr et fiable lors des essais sur le réseau;
  - c) les mesures nécessaires dans les installations d'infrastructure afin de réaliser les essais sur le réseau.
2. Les gestionnaires de l'infrastructure compétents pour le domaine d'utilisation:
  - a) apportent un soutien au demandeur en ce qui concerne les conditions régissant l'utilisation du véhicule aux fins des essais sur le réseau;
  - b) fournissent des informations concernant l'infrastructure de manière non discriminatoire en vue de l'utilisation du véhicule à des fins d'essais sur le réseau;
  - c) définissent et mettent en place les conditions et les mesures permettant d'utiliser le véhicule pour des essais sur le réseau dans les délais prévus à l'article 21, paragraphes 3 et 5, de la directive (UE) 2016/797 sur la base des informations fournies par le demandeur;
  - d) en concertation avec le demandeur, participent au préengagement.

*Article 7***Responsabilités des ANS pour le domaine d'utilisation**

1. Aux fins de la délivrance d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, les ANS pour le domaine d'utilisation sont responsables:
  - a) de leur part de l'évaluation, conformément à l'article 40;
  - b) de la remise d'un dossier d'évaluation à l'entité délivrant l'autorisation conformément à l'article 40, paragraphe 6.
2. Dans l'exercice de leurs responsabilités, les ANS concernées pour le domaine d'utilisation exécutent leurs tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente et exercent leur jugement professionnel, agissent de manière impartiale et proportionnée et indiquent les motifs dûment étayés des conclusions auxquelles elles parviennent.
3. Les ANS concernées pour le domaine d'utilisation mettent en place un préengagement si le demandeur en fait la demande.
4. Les ANS concernées pour le domaine d'utilisation partagent avec l'Agence et toutes les autres ANS toutes les informations résultant des retours d'expérience ayant trait aux questions techniques et opérationnelles qui pourraient être utiles dans le cadre de la délivrance d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, notamment:
  - a) les informations reçues en vertu de l'article 4, paragraphe 5, point b), de la directive (UE) 2016/798;
  - b) la non-conformité aux exigences essentielles pouvant entraîner la modification ou la révocation d'une autorisation, conformément à l'article 26 de la directive (UE) 2016/797;
  - c) les insuffisances d'une STI, conformément à l'article 6 de la directive (UE) 2016/797.
5. Les ANS concernées pour le domaine d'utilisation établissent des procédures ou des dispositions internes relatives à la gestion de la délivrance d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule. Ces procédures ou dispositions tiennent compte des accords visés à l'article 21, paragraphe 14, de la directive (UE) 2016/797 et, le cas échéant, des accords multilatéraux visés à l'article 21, paragraphe 15, de ladite directive.
6. Les ANS concernées pour le domaine d'utilisation établissent, publient et mettent à jour des lignes directrices décrivant leurs politiques linguistiques, leurs dispositions en matière de communication et le processus d'autorisation temporaire lorsque le cadre juridique national l'exige et les mettent gratuitement à la disposition du public.

*Article 8***Responsabilités de l'Agence**

1. L'Agence établit, publie et met à jour des lignes directrices décrivant et expliquant les exigences prévues par le présent règlement et les met gratuitement à la disposition du public, dans toutes les langues officielles de l'Union. Les lignes directrices incluent également des modèles que l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation peuvent utiliser pour l'échange et l'enregistrement d'informations, ainsi que des modèles de demande pouvant être utilisés par le demandeur.
2. L'Agence établit un protocole et des procédures pour l'enregistrement et l'échange d'informations prévus à l'article 7, paragraphe 4. Les autres parties concernées ou intéressées peuvent avoir accès aux informations pertinentes, à condition que la confidentialité des informations soit protégée.

*Article 9***Utilisation d'un véhicule autorisé**

Une fois réalisés les contrôles prévus à l'article 23 de la directive (UE) 2016/797, une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure peut utiliser un véhicule dans le domaine d'utilisation, conformément aux conditions régissant l'utilisation du véhicule et aux autres restrictions précisées dans l'autorisation par type de véhicule et/ou dans l'autorisation de mise sur le marché.

*Article 10***Langue**

1. Lorsque l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule doivent être délivrées conformément à l'article 21, paragraphes 5 à 7, de la directive (UE) 2016/797, le demandeur:
  - a) présente la demande et le dossier l'accompagnant dans l'une des langues officielles de l'Union;
  - b) traduit des parties du dossier accompagnant la demande si cela lui est demandé, conformément au point 2.6 de l'annexe IV de la directive (UE) 2016/797. Dans un tel cas, la langue à utiliser est déterminée par l'ANS et indiquée dans les lignes directrices visées à l'article 7, paragraphe 6.
2. Toute décision de l'Agence portant sur la délivrance de l'autorisation par type de véhicule et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, y compris les motifs dûment étayés de la décision et, le cas échéant, l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule délivrées, sont fournies dans la langue visée au point a) du premier paragraphe.

*Article 11***Processus d'autorisation des véhicules pour les tram-trains au sein de l'espace ferroviaire européen unique**

1. Aux fins de l'autorisation par type de véhicule tram-train et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule tram-train destiné à être exploité dans le système ferroviaire de l'Union, sans préjudice de l'article 1<sup>er</sup> de la directive (UE) 2016/797 et lorsque aucune spécification technique d'interopérabilité («STI») ne s'applique au véhicule tram-train ou au type de véhicule tram-train concerné tel que décrit à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, point b), de la directive (UE) 2016/797, les États membres peuvent recourir à une procédure prévue dans leur cadre juridique national pour l'autorisation par type de véhicule tram-train et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule tram-train. Dans un tel cas, le demandeur se réfère au cadre national de l'État membre concerné en ce qui concerne la procédure à suivre pour l'autorisation par type de véhicule tram-train et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule tram-train.
2. Dans le cas d'une autorisation par type de véhicule tram-train et/ou d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule tram-train destiné à être exploité dans le système ferroviaire de l'Union dans le cadre d'opérations transfrontalières, et si aucune STI ne s'applique au type de véhicule tram-train concerné, le demandeur doit adresser sa demande aux entités délivrant l'autorisation désignées par les États membres concernés, qui coopèrent en vue de délivrer une autorisation par type de véhicule tram-train et/ou une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule tram-train.
3. Dans les autres cas, les véhicules tram-train et les types de véhicule tram-train relevant de la directive (UE) 2016/797 sont autorisés conformément à la procédure définie dans le présent règlement.

*Article 12***Accords transfrontaliers**

1. Les ANS mettent à la disposition du public sur leur site internet la procédure à suivre concernant les accords transfrontaliers en vertu desquels l'autorisation couvre des gares dans les États membres voisins, conformément à l'article 21, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797, notamment:
  - a) tout accord transfrontalier existant entre les ANS qui pourrait devoir être mis en application;
  - b) la procédure à suivre lorsqu'il n'existe pas de tels accords transfrontaliers.
2. En ce qui concerne les accords transfrontaliers relatifs à la procédure de délivrance d'une autorisation couvrant des gares dans les États membres voisins, conformément à l'article 21, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797, les ANS précisent la procédure à appliquer et fournissent au moins les détails suivants:
  - a) les étapes de la procédure;
  - b) les délais;
  - c) la portée technique et géographique;

- d) les rôles et les tâches des parties impliquées; et
- e) les modalités pratiques de la consultation avec les parties concernées.

## CHAPITRE 2

### PRÉPARATION DE LA DEMANDE

#### Article 13

#### Collecte des exigences

1. Conformément à l'objectif général consistant à gérer et à ramener les risques recensés à un niveau acceptable, le demandeur, avant de présenter sa demande, entreprend un processus de collecte des exigences qui permet de garantir que toutes les exigences nécessaires couvrant la conception du véhicule tout au long de son cycle de vie ont été:

- a) correctement déterminées;
- b) attribuées à des fonctions ou à des sous-systèmes ou sont traitées à l'aide des conditions régissant l'utilisation ou d'autres restrictions; et
- c) mises en œuvre et validées.

2. La collecte des exigences réalisée par le demandeur doit tout particulièrement couvrir les exigences suivantes:

- a) les exigences essentielles pour les sous-systèmes visées à l'article 3 et précisées à l'annexe III de la directive (UE) 2016/797;
- b) la compatibilité technique des sous-systèmes au sein du véhicule;
- c) l'intégration en sécurité des sous-systèmes au sein du véhicule; et
- d) la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation.

3. Le processus de gestion des risques défini à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission <sup>(1)</sup> sert de méthodologie au demandeur pour la collecte des exigences essentielles en matière de sécurité relatives au véhicule et aux sous-systèmes, ainsi que pour l'intégration en sécurité entre les sous-systèmes concernant les aspects non couverts par les STI et les règles nationales.

#### Article 14

#### Détermination de l'autorisation pertinente

1. Le demandeur détermine et choisit l'autorisation pertinente parmi les cas suivants:

- a) première autorisation: l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule remise par l'entité délivrant l'autorisation pour un nouveau type de véhicule, y compris pour ses variantes et/ou ses versions éventuelles et, le cas échéant, pour le premier véhicule d'un type donné, conformément à l'article 21, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797;
- b) renouvellement de l'autorisation par type de véhicule: le renouvellement d'une autorisation par type de véhicule, conformément à l'article 24, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797, qui ne nécessite pas de modifier la conception du type de véhicule;
- c) extension du domaine d'utilisation: l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule accordée par l'entité délivrant l'autorisation pour un type de véhicule et/ou un véhicule déjà autorisés afin d'en étendre le domaine d'utilisation, sans modification de la conception, conformément à l'article 21, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/797;
- d) nouvelle autorisation: l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule accordée par l'entité délivrant l'autorisation après la modification d'un véhicule et/ou d'un type de véhicule déjà autorisés, conformément à l'article 21, paragraphe 12, ou à l'article 24, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797;
- e) autorisation conforme à un type: l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou d'une série de véhicules conformes à un type de véhicule déjà autorisé et valide, sur la base d'une déclaration de conformité à ce type, conformément à l'article 25, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797. Lorsque cela est applicable, la version de type de véhicule et/ou la variante de type de véhicule à laquelle le véhicule ou la série de véhicules sont conformes est clairement précisée.

2. En ce qui concerne les autorisations par type de véhicule conformément aux cas c) et d), le demandeur, s'il est le titulaire de l'autorisation par type de véhicule existante, détermine si l'autorisation se traduira par la création:

- a) d'un nouveau type de véhicule; ou

<sup>(1)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 (JO L 121 du 3.5.2013, p. 8).

b) d'une nouvelle variante de type de véhicule au sein du type existant sur lequel elle se base.

Si le demandeur n'est pas le titulaire de l'autorisation du type de véhicule existant, ladite autorisation entraîne la création d'un nouveau type, conformément à l'article 15, paragraphe 4.

3. Un demandeur peut combiner:

a) une demande de nouvelle autorisation et une demande d'autorisation d'extension du domaine d'utilisation; ou

b) une demande de première autorisation et une demande d'autorisation conforme à un type.

Les délais visés à l'article 34, paragraphes 1 et 2, s'appliquent aux demandes combinées. S'il y a lieu, l'entité délivrant l'autorisation peut prendre plusieurs décisions d'autorisation.

#### Article 15

##### **Modifications apportées à un type de véhicule déjà autorisé**

1. Toute modification apportée à un type de véhicule autorisé est analysée puis classée dans une seule des catégories de modification suivantes et fait l'objet d'une autorisation comme prévu ci-dessous:

a) une modification qui n'introduit pas de différence par rapport aux dossiers techniques accompagnant les déclarations CE pour la vérification des sous-systèmes. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire qu'un organisme d'évaluation de la conformité procède à un contrôle et les déclarations CE initiales pour la vérification des sous-systèmes ainsi que l'autorisation par type de véhicule restent valides et inchangées;

b) une modification qui introduit une différence par rapport aux dossiers techniques accompagnant les déclarations CE pour la vérification des sous-systèmes pouvant nécessiter de nouveaux contrôles et donc une vérification conformément aux modules d'évaluation de la conformité applicables, mais qui n'a pas d'incidence sur les caractéristiques de conception essentielles du type de véhicule et ne nécessite pas de nouvelle autorisation, conformément aux critères définis à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797;

c) une modification des caractéristiques de conception essentielles du type de véhicule qui ne nécessite pas de nouvelle autorisation, conformément aux critères définis à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797;

d) une modification qui nécessite une nouvelle autorisation, conformément aux critères définis à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797.

2. Lorsqu'une modification relève des points b) ou c) du paragraphe 1, les dossiers techniques accompagnant les déclarations CE pour la vérification des sous-systèmes sont mis à jour et le titulaire de l'autorisation par type de véhicule tient à disposition les informations pertinentes sur demande de l'entité délivrant l'autorisation et/ou des ANS concernées pour le domaine d'utilisation.

3. Lorsqu'une modification relève du point c) du paragraphe 1, le titulaire de l'autorisation par type de véhicule crée une nouvelle version de type de véhicule ou une nouvelle version d'une variante de type de véhicule et fournit les informations pertinentes à l'entité délivrant l'autorisation. L'entité délivrant l'autorisation enregistre la nouvelle version du type de véhicule ou la nouvelle version de la variante de type de véhicule dans le RETVA, conformément à l'article 50.

4. Si l'entité gérant le changement n'est pas le titulaire de l'autorisation par type de véhicule et que les modifications apportées au type de véhicule existant sont classées dans les catégories définies aux points b), c) ou d) du paragraphe 1, les dispositions suivantes s'appliquent:

a) un nouveau type de véhicule est créé;

b) l'entité gérant le changement devient le demandeur; et

c) la demande d'autorisation du nouveau type de véhicule peut reposer sur le type de véhicule existant et le demandeur peut choisir le cas d'autorisation prévu à l'article 14, paragraphe 1, point d).

#### Article 16

##### **Modifications apportées à un véhicule déjà autorisé**

1. Les modifications apportées à un véhicule déjà autorisé qui sont liées à une substitution dans le cadre d'un entretien et qui se limitent au remplacement de composants par d'autres composants assurant les mêmes fonctions et performances dans le cadre d'un entretien préventif ou correctif du véhicule ne nécessitent pas d'autorisation de mise sur le marché.

2. Toute autre modification apportée à un véhicule doit être analysée et classée conformément à l'article 15, paragraphe 1.

3. L'entité gérant le changement demande une nouvelle autorisation de mise sur le marché conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d), lorsqu'une modification relève de l'article 15, paragraphe 1, point d).

4. Si l'entité qui gère des changements entrant dans les catégories visées à l'article 15, paragraphe 1, points b) et c), et apportés à un véhicule déjà autorisé n'est pas titulaire de l'autorisation par type de véhicule, elle:

- a) évalue les différences par rapport aux dossiers techniques accompagnant les déclarations CE pour la vérification des sous-systèmes;
- b) établit qu'aucun des critères définis à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797 n'est rempli;
- c) met à jour les dossiers techniques accompagnant les déclarations CE pour la vérification des sous-systèmes;
- d) notifie les modifications à l'entité délivrant l'autorisation.

Ces dispositions peuvent s'appliquer à un véhicule ou à un ensemble de véhicules identiques.

L'entité délivrant l'autorisation peut, dans un délai de quatre mois, prendre une décision motivée invitant à présenter une demande d'autorisation si le classement comporte une erreur ou si les informations ne sont pas suffisamment étayées.

5. Chaque modification apportée à un véhicule est soumise à une gestion de la configuration sous la responsabilité du détenteur ou de l'entité que celui-ci a désignée à cet effet.

#### Article 17

### Détermination des règles, y compris de la non-application des STI

1. En fonction du cas d'autorisation choisi conformément à l'article 14 et de la collecte des exigences définie à l'article 13, le demandeur détermine l'ensemble des règles applicables, notamment les STI et les règles nationales.

Le demandeur consulte également la liste des insuffisances des STI publiée sur le site internet de l'Agence et en tient compte.

Dans ce cas, le demandeur détermine le moyen acceptable de conformité fourni par l'Agence qu'il doit utiliser conjointement avec les STI pour mener à bien le processus d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule lorsqu'il établit la conformité avec les STI.

2. Le demandeur relève les cas dans lesquels les STI ne s'appliquent pas et présente sa demande aux États membres concernés, conformément aux dispositions de l'article 7 de la directive (UE) 2016/797. Lorsque la non-application des STI concerne des véhicules dont le domaine d'utilisation couvre plus d'un État membre, l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation du véhicule doivent, en coordination avec le demandeur, définir les mesures de remplacement à adopter pour promouvoir l'interopérabilité finale du projet.

3. Lorsqu'une nouvelle version d'une STI contient des mesures transitoires, le demandeur peut déjà sélectionner les exigences issues de la nouvelle version de cette STI au cours de la période transitoire si la nouvelle version l'y autorise explicitement.

4. Lorsque, conformément au paragraphe 3, les exigences issues d'une nouvelle version d'une STI sont sélectionnées, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) le demandeur peut sélectionner les exigences à appliquer parmi différentes versions d'une STI et:
  - i) justifie et démontre la cohérence des ensembles d'exigences sélectionnées à partir de différentes versions d'une STI à appliquer;
  - ii) détaille la sélection partielle des exigences issues de différentes versions d'une STI dans sa demande d'autorisation, comme exigé à l'annexe I;
  - iii) lorsqu'un référentiel de préengagement existe et si cela est pertinent, le demandeur demande à l'entité délivrant l'autorisation de modifier ou de mettre à jour ce référentiel de préengagement concernant la STI en question, conformément à l'article 24, paragraphe 4;

- b) lorsqu'elle évalue la demande, l'entité délivrant l'autorisation vérifie que les exigences STI proposées par le demandeur sont complètes;
- c) le demandeur n'est pas tenu de présenter une demande de non-application de la STI en application de l'article 7 de la directive (UE) 2016/797 en ce qui concerne ces exigences.
5. Lorsque la législation des États membres le prévoit, le demandeur peut sélectionner des exigences issues de différentes règles nationales de la même manière que celle exposée au paragraphe 3 pour les STI.
6. Le demandeur et l'organisme notifié peuvent utiliser les moyens acceptables de conformité visés à l'article 6, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797 dans le cadre d'une vérification «CE» de la conformité en l'attente de l'adoption des STI concernées.
7. Le demandeur et l'organisme désigné peuvent utiliser les moyens acceptables de conformité nationaux visés à l'article 13, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797 dans le cadre de la démonstration de la conformité aux règles nationales.

#### Article 18

### Détermination et définition des mesures nécessaires pour l'utilisation du véhicule à des fins d'essais sur le réseau

Le demandeur détermine et définit, sur la base des règles nationales en matière d'essais, les mesures nécessaires pour l'utilisation du véhicule à des fins d'essais sur le réseau.

#### Article 19

### Autorisation temporaire d'utilisation du véhicule à des fins d'essais sur le réseau

1. Seule l'ANS peut délivrer une autorisation temporaire d'utilisation du véhicule à des fins d'essais sur le réseau lorsque cela est nécessaire et prévu par le cadre juridique national de l'État membre.
2. Les ANS qui évaluent les demandes d'autorisation temporaire d'utilisation du véhicule à des fins d'essais sur le réseau doivent le faire conformément au cadre juridique national applicable.

#### Article 20

### Détermination des conditions régissant l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions prévues

Le demandeur détermine les conditions régissant l'utilisation du véhicule et les autres restrictions prévues liées au type de véhicule.

#### Article 21

### Détermination des évaluations de la conformité

Le demandeur détermine les évaluations de la conformité nécessaires conformément aux dispositions de l'annexe IV de la directive (UE) 2016/797.

## CHAPITRE 3

### PRÉENGAGEMENT

#### Article 22

### Préengagement

1. Si le demandeur en fait la demande, l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation gèrent les demandes de préengagement afin d'établir le référentiel de préengagement avant la présentation d'une demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule. La demande de préengagement est formellement soumise par le demandeur par l'intermédiaire du guichet unique et doit être accompagnée d'un dossier contenant au moins les informations nécessaires précisées à l'article 23.
2. Le délai entre l'émission de l'avis visé à l'article 24, paragraphe 2, et la présentation par le demandeur de la demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule n'excède pas 84 mois.

3. Le choix de l'entité délivrant l'autorisation par le demandeur en vue du préengagement est contraignant:
  - a) jusqu'à ce que la demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule concernée ait été présentée par le demandeur; ou
  - b) jusqu'à ce que le délai entre l'émission de l'avis visé à l'article 24, paragraphe 2, et la présentation par le demandeur de la demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, tel que spécifié au paragraphe 2, ait expiré; ou
  - c) jusqu'à ce que le demandeur ait demandé de mettre fin au préengagement.
4. Si au cours du préengagement le demandeur souhaite changer d'entité délivrant l'autorisation, il demande qu'il soit mis fin au préengagement existant. Le demandeur peut ensuite envoyer une nouvelle demande de préengagement à une nouvelle entité délivrant l'autorisation.
5. Le demandeur peut introduire une demande d'autorisation par l'intermédiaire du guichet unique à tout moment au cours du processus de préengagement. Dans ce cas, la phase de préengagement prend fin.
6. Dans le cas du préengagement, les points définis à l'article 41 en ce qui concerne la détermination et la catégorisation des questions sont utilisés afin d'assurer un suivi des questions posées au demandeur par l'entité délivrant l'autorisation et, le cas échéant, par les ANS concernées pour le domaine d'utilisation.

#### Article 23

##### **Dossier de préengagement**

Le dossier de préengagement accompagnant la demande de préengagement contient les éléments suivants:

- a) une description du type de véhicule et/ou du véhicule devant faire l'objet d'une autorisation, y compris le cas échéant des variantes et/ou des versions prévues, et une description des tâches et des activités visant à les développer;
- b) l'entité délivrant l'autorisation choisie par le demandeur ainsi que le ou les cas d'autorisation qu'il a retenus conformément à l'article 14;
- c) une spécification du domaine d'utilisation prévu;
- d) une spécification des conditions régissant l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions initialement prévues déterminées conformément à l'article 20;
- e) le calendrier du demandeur pour la partie du processus d'autorisation des véhicules qui lui incombe, y compris un calendrier couvrant les essais sur le réseau le cas échéant;
- f) une détermination de la méthodologie de collecte des exigences conformément à l'article 13;
- g) la liste des règles et exigences définies par le demandeur comme devant être appliquées conformément aux articles 17 et 18;
- h) une liste des évaluations de la conformité déterminées en application de l'article 21, y compris les modules à appliquer et le recours à l'attestation de contrôle intermédiaire («ACI») le cas échéant;
- i) une description des modalités pratiques pour l'utilisation du véhicule à des fins d'essais sur le réseau le cas échéant;
- j) une liste du contenu de la documentation que le demandeur entend soumettre à l'entité délivrant l'autorisation et aux ANS concernées pour le domaine d'utilisation concernant l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule;
- k) une proposition concernant la langue à utiliser dans le cadre du processus d'autorisation des véhicules, conformément à l'article 10;
- l) une description de l'organisation du demandeur concernant la partie du processus d'autorisation des véhicules qui lui incombe, y compris mais pas uniquement les coordonnées du demandeur et des personnes de contact et les demandes de mise en place d'une coordination et de réunions avec l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation.

#### Article 24

##### **Référentiel de préengagement**

1. Dans le mois suivant la date de réception de la demande de préengagement, l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation indiquent au demandeur que le dossier de préengagement est complet ou lui demandent de fournir les informations supplémentaires nécessaires, dans un délai raisonnable qu'elles précisent.



2. Lorsque l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation indiquent au demandeur que son dossier est complet, elles délivrent par l'intermédiaire du guichet unique un avis concernant l'approche proposée par le demandeur dans sa demande de préengagement dans les deux mois suivant la confirmation que le dossier est complet. Cet avis établit le référentiel de préengagement, déterminant notamment la version des STI et les règles nationales à appliquer pour la demande d'autorisation ultérieure, sans préjudice du paragraphe 4.
3. Le référentiel de préengagement précise la langue à utiliser conformément à l'article 10.
4. En cas de modifications ayant une incidence sur le dossier de préengagement et touchant au référentiel de préengagement, le demandeur envoie une demande de préengagement modifiée et mise à jour ne tenant compte que des modifications et des interfaces avec les parties inchangées. Cela peut se produire dans les situations suivantes:
  - a) modifications apportées à la conception ou à la méthodologie d'évaluation résultant de problèmes de sécurité majeurs;
  - b) modifications apportées aux exigences juridiques invalidant le référentiel de préengagement; ou
  - c) toute modification volontairement introduite par le demandeur.
5. L'entité délivrant l'autorisation et, le cas échéant, les ANS concernées pour le domaine d'utilisation examinent, dans un délai d'un mois, la demande de préengagement modifiée et mise à jour et émettent un avis à son sujet, puis consignent cet avis dans un référentiel de préengagement modifié et mis à jour.

#### CHAPITRE 4

### ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ

#### Article 25

#### Évaluation de la conformité

Chaque organisme d'évaluation de la conformité est chargé de la compilation des documents et de la production de tous les rapports nécessaires liés aux évaluations de la conformité qu'il réalise conformément à l'article 26.

#### Article 26

#### Réalisation des vérifications et établissement des preuves

1. Le demandeur procède aux vérifications nécessaires afin d'établir les preuves visées à l'annexe I, en fonction des dispositions applicables selon le cas d'autorisation concerné.
2. L'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation n'imposent pas d'exigences concernant les preuves à inclure dans les dossiers techniques accompagnant les déclarations CE de vérification des sous-systèmes mais, en cas de doute justifié, elles peuvent inviter le demandeur à effectuer des vérifications supplémentaires.

#### Article 27

#### Correction des cas de non-conformité

1. Le demandeur procède à la correction des cas de non-conformité aux exigences des STI et/ou des règles nationales, sauf si la non-application d'une STI a été accordée conformément à l'article 7 de la directive (UE) 2016/797. La même réserve peut s'appliquer mutatis mutandis à l'égard des règles nationales lorsque le cadre juridique national de l'État membre le permet.
2. Afin d'atténuer une situation de non-conformité, le demandeur peut, au choix, prendre l'une ou plusieurs des mesures suivantes:
  - a) modifier la conception, auquel cas le processus reprend à partir de la collecte des exigences prévue à l'article 13, uniquement pour les éléments modifiés et ceux touchés par la modification;
  - b) établir des conditions régissant l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions conformément à l'article 20, auquel cas les conditions régissant l'utilisation du véhicule et les autres restrictions sont définies par le demandeur et contrôlées par l'organisme d'évaluation de la conformité compétent.
3. Les conditions régissant l'utilisation du véhicule et les autres restrictions proposées par le demandeur conformément à l'article 20 en vue de corriger un cas de non-conformité se fondent sur les évaluations de la conformité nécessaires en vertu de l'article 25.

## CHAPITRE 5

**PRÉSENTATION DE LA DEMANDE***Article 28***Établissement des preuves pour la demande**

Le demandeur d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule établit les preuves éayant la demande:

- a) en rassemblant les déclarations CE de vérification des sous-systèmes composant le véhicule et en fournissant les preuves, dans le dossier technique accompagnant les déclarations CE, des conclusions des évaluations de la conformité réalisées à la suite de la détermination effectuée en vertu de l'article 21;
- b) en garantissant que les interfaces entre les sous-systèmes non définies dans les STI et/ou dans les règles nationales sont couvertes par la collecte des exigences visée à l'article 13 et respectent les exigences essentielles définies à l'article 3, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797.

*Article 29***Compilation du dossier accompagnant la demande**

1. Le demandeur prépare et compile de manière structurée le contenu nécessaire pour le dossier accompagnant la demande, conformément à l'annexe I.
2. En ce qui concerne les autorisations visées à l'article 14, paragraphe 1, points b), c), d) et e), le demandeur vérifie la validité de l'autorisation par type de véhicule existante.
3. En ce qui concerne les autorisations visées à l'article 14, paragraphe 1, points c) et d), le demandeur fournit la documentation nécessaire permettant à l'entité délivrant l'autorisation de rendre sa décision, y compris le cas échéant toute documentation accompagnant le dossier de l'autorisation précédente.

*Article 30***Contenu de la demande et caractère complet de celle-ci**

1. Pour que l'entité délivrant l'autorisation et, le cas échéant, les ANS concernées pour le domaine d'utilisation considèrent que la demande est complète, celle-ci doit contenir les informations prévues à l'annexe I.
2. En ce qui concerne les autorisations d'extension du domaine d'utilisation visées à l'article 14, paragraphe 1, point c), les points suivants s'appliquent:
  - a) la documentation que doit ajouter le demandeur au dossier d'accompagnement original complet aux fins de la décision délivrée conformément à l'article 46 se limite aux aspects portant sur les règles nationales pertinentes et sur la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau pour le domaine d'utilisation élargi;
  - b) si l'autorisation par type de véhicule originale comprenait des cas de non-application de STI, le demandeur ajoute au dossier d'accompagnement original complet, aux fins de la décision délivrée conformément à l'article 46, les décisions pertinentes de non-application des STI conformément à l'article 7 de la directive (UE) 2016/797 couvrant le domaine d'utilisation élargi;
  - c) dans le cas des véhicules et/ou des types de véhicule autorisés en vertu de la directive 2008/57/CE ou d'un acte précédent, les informations que doit ajouter le demandeur au dossier original concernant les aspects couverts par le point a) comprennent également les règles nationales applicables.

*Article 31***Présentation de la demande d'autorisation par l'intermédiaire du guichet unique**

1. La demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule est officiellement présentée par le demandeur par l'intermédiaire du point d'accès unique du guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) 2016/796 et contient les informations prévues à l'annexe I.
2. Lorsque le demandeur présente sa demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, il sélectionne l'entité délivrant l'autorisation conformément à l'article 21, paragraphes 5 et 8, de la directive (UE) 2016/797.

3. La sélection de l'entité délivrant l'autorisation effectuée par le demandeur est contraignante jusqu'à l'adoption de la décision sur l'octroi de l'autorisation par type de véhicule et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou au rejet de la demande par l'entité délivrant l'autorisation ou jusqu'à ce que le demandeur mette fin à la demande.
4. Le dossier du demandeur est transféré aux ANS concernées pour le domaine d'utilisation par l'intermédiaire du guichet unique.

## CHAPITRE 6

### TRAITEMENT DE LA DEMANDE

#### Article 32

#### **Vérification du caractère complet de la demande**

1. L'entité délivrant l'autorisation vérifie que les informations et la documentation fournies par le demandeur dans sa demande sont complètes conformément à l'article 30.
2. Les ANS concernées pour le domaine d'utilisation:
  - a) vérifient que le domaine d'utilisation est correctement précisé pour la partie qui leur incombe;
  - b) soulèvent toute question liée au caractère complet des informations et de la documentation fournies aux fins de l'évaluation des règles nationales applicables, comme précisé à l'annexe III.
3. La vérification du caractère complet au sens des paragraphes 1 et 2 consiste, pour l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation, à vérifier les points suivants:
  - a) le demandeur a fourni tous les documents et informations nécessaires visés à l'article 30 dans sa demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule;
  - b) les informations et la documentation fournies sont considérées comme adéquates pour être utilisées par l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation dans le cadre de leurs évaluations, conformément aux articles 38 à 40.

#### Article 33

#### **Accusé de réception de la demande**

1. Le guichet unique génère et transmet au demandeur un accusé de réception automatique de la demande.
2. L'évaluation de la demande commence à la date de réception de la demande.

#### Article 34

#### **Délais pour l'évaluation de la demande**

1. L'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation évaluent, chacune pour la partie qui lui incombe, le caractère complet de la demande de la manière prévue à l'article 32 dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la demande. L'entité délivrant l'autorisation informe le demandeur en conséquence.
2. Si le demandeur est informé que son dossier est complet, la décision finale portant sur la délivrance de l'autorisation par type de véhicule et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule est prise dans les quatre mois suivant la confirmation que le dossier est complet.
3. L'entité délivrant l'autorisation doit rendre sa décision dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la demande dans le cas d'une autorisation conforme à un type en vertu de l'article 14, paragraphe 1, point e).
4. Si le demandeur est informé que son dossier n'est pas complet, la décision finale concernant la délivrance de l'autorisation par type de véhicule et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule est prise dans un délai de quatre mois à compter de la présentation des informations manquantes par le demandeur, sauf si la demande présente des lacunes fondamentales, auquel cas elle est rejetée.
5. Au cours de l'évaluation, même si la demande est complète au sens du paragraphe 2, l'entité délivrant l'autorisation ou les ANS concernées pour le domaine d'utilisation peuvent, à tout moment, demander des informations supplémentaires, en fixant un délai raisonnable à cette fin, sans suspendre l'évaluation sauf si les dispositions du paragraphe 6 s'appliquent.

6. Lorsque l'entité délivrant l'autorisation ou les ANS concernées pour le domaine d'utilisation émettent un doute justifié et que le demandeur est invité à fournir davantage d'informations, l'entité délivrant l'autorisation peut suspendre l'évaluation et, en vertu d'un accord dûment enregistré avec le demandeur, prolonger les délais au-delà de ceux prévus à l'article 21, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797. Les délais accordés pour la présentation des informations supplémentaires sont proportionnés à la difficulté rencontrée par le demandeur pour fournir les informations demandées. L'évaluation et les délais reprennent une fois les informations demandées fournies par le demandeur. En l'absence d'accord avec le demandeur, l'entité délivrant l'autorisation ou les ANS concernées pour le domaine d'utilisation prennent leur décision sur la base des informations disponibles.

#### Article 35

### Communications pendant l'évaluation de la demande

1. L'entité délivrant l'autorisation, les ANS concernées pour le domaine d'utilisation et le demandeur communiquent par l'intermédiaire du guichet unique pour toute question visée à l'article 41.
2. L'état d'avancement à toutes les étapes du processus d'autorisation des véhicules, la décision sur la demande et le motif dûment étayé de cette décision sont communiqués au demandeur par l'intermédiaire du guichet unique.
3. Les lignes directrices de l'Agence et des ANS exposent les modalités de communication entre elles et avec le demandeur.

#### Article 36

### Gestion des informations concernant l'évaluation de la demande

1. L'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation enregistrent dans le guichet unique les résultats des étapes du processus d'autorisation des véhicules auquel elles participent, chacune pour la partie respective de l'évaluation qui lui incombe, y compris l'ensemble des documents liés à la demande concernant les points suivants:
  - a) la réception;
  - b) le traitement;
  - c) l'évaluation;
  - d) les conclusions de l'évaluation de la demande, telles que visées à l'article 45;
  - e) la décision finale de délivrance ou de refus de l'autorisation par type de véhicule et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule;
  - f) la documentation finale pour l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, conformément à l'article 47.
2. La décision finale de délivrance ou de refus de l'autorisation par type de véhicule et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule est communiquée au demandeur par l'intermédiaire du guichet unique.
3. En ce qui concerne les documents énumérés au paragraphe 1, l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation utilisent le processus de maîtrise des documents fourni par le guichet unique.
4. Lorsque les ANS utilisent un système de gestion de l'information pour le traitement des demandes qui leur sont adressées, elles transfèrent toutes les informations pertinentes au guichet unique.

#### Article 37

### Coordination entre l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation en ce qui concerne l'évaluation de la demande

1. Aux fins de l'évaluation de la demande, les ANS concernées pour le domaine d'utilisation prévoient, organisent et adoptent les modalités nécessaires afin de tenir compte de la classification des règles nationales et de l'acceptation croisée visées à l'article 14, paragraphe 10, de la directive (UE) 2016/797. Les modalités adoptées pour l'évaluation de la demande sont communiquées à l'entité délivrant l'autorisation et au demandeur.

2. L'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation se coordonnent afin de traiter toute question, y compris toute situation qui pourrait nécessiter de modifier la demande et/ou de demander des informations supplémentaires, lorsque la fourniture de ces informations a une incidence sur les délais de l'évaluation ou pourrait avoir une incidence sur leurs travaux, et conviennent de la suite des opérations.
3. Lorsque l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation concluent les activités de coordination visées au paragraphe 2, elles prennent, chacune pour la partie qui lui incombe, la décision d'informer le demandeur par l'intermédiaire du guichet unique de toute situation qui pourrait nécessiter de modifier la demande et/ou de demander des informations supplémentaires.
4. Avant que l'entité délivrant l'autorisation ne prenne sa décision finale et que les ANS concernées pour le domaine d'utilisation ne remettent leurs dossiers d'évaluation, elles:
  - a) discutent du résultat de leurs évaluations respectives; et
  - b) conviennent des conditions régissant l'utilisation et des autres restrictions et/ou des exclusions du domaine d'utilisation à inclure dans l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.
5. Sur la base des résultats des activités de coordination visées au paragraphe 4 du présent article, l'entité délivrant l'autorisation communique au demandeur les motifs dûment étayés de sa décision. Ce faisant, elle tient compte des dossiers d'évaluation des ANS concernées pour le domaine d'utilisation, visés à l'article 40, paragraphe 6, en ce qui concerne la délivrance ou le refus de l'autorisation par type de véhicule et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, y compris de toute condition régissant l'utilisation du véhicule et des autres restrictions et/ou des exclusions du domaine d'utilisation à inclure dans l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.
6. L'entité délivrant l'autorisation enregistre les activités de coordination et conserve ces informations dans le guichet unique, conformément à l'article 36.

#### Article 38

### Évaluation de la demande

L'évaluation de la demande est réalisée par l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation dans le but d'établir, avec un degré d'assurance raisonnable, que le demandeur et les acteurs qui l'assistent ont respecté leurs obligations et responsabilités lors des étapes de la conception, de la fabrication, du contrôle et de la validation du véhicule et/ou du type de véhicule afin d'en garantir la conformité aux exigences essentielles de la législation applicable et d'assurer qu'ils peuvent être mis sur le marché et utilisés en toute sécurité dans le domaine d'utilisation du type de véhicule, conformément aux conditions régissant l'utilisation et aux autres restrictions contenues dans la demande.

#### Article 39

### Évaluation de la demande par l'entité délivrant l'autorisation

1. L'entité délivrant l'autorisation évalue les aspects visés à l'annexe II.
2. Lorsqu'une autorisation par type de véhicule et/ou une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule doivent être délivrées pour un domaine d'utilisation qui se limite aux réseaux d'un État membre et que le demandeur a demandé que l'ANS soit l'entité délivrant l'autorisation conformément à l'article 21, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797, l'entité délivrant l'autorisation évalue, outre les aspects indiqués au paragraphe 1, les aspects visés à l'annexe III. Dans ce cas, l'entité délivrant l'autorisation contrôle, en plus des aspects énumérés à l'annexe III, l'existence d'informations pertinentes enregistrées conformément à l'article 8, paragraphe 2, et en tient compte lors de l'évaluation de la demande. Toute question soulevée est enregistrée dans le journal des questions, comme prévu à l'article 41.
3. Lorsque le demandeur a eu recours à une méthodologie non normalisée pour la collecte des exigences, l'entité délivrant l'autorisation évalue la méthodologie en appliquant les critères prévus à l'annexe II.
4. L'entité délivrant l'autorisation contrôle le caractère complet, la pertinence et la cohérence des preuves issues de la méthodologie appliquée pour la collecte des exigences, quelle que soit la méthode utilisée. Pour une nouvelle autorisation au sens de l'article 14, paragraphe 1, point d), l'évaluation réalisée par l'entité délivrant l'autorisation se limite aux parties du véhicule qui ont été modifiées et à l'incidence de ces modifications sur les parties inchangées du véhicule. Les contrôles que doit réaliser l'entité délivrant l'autorisation concernant une «extension du domaine d'utilisation» au sens de l'article 14, paragraphe 1, point c), se limitent aux règles nationales applicables et à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau pour le domaine d'utilisation élargi. L'entité délivrant l'autorisation ne répète pas les contrôles déjà réalisés à l'occasion de l'autorisation précédente.

5. L'entité délivrant l'autorisation produit un dossier d'évaluation, qui contient les éléments suivants:
- a) une déclaration claire indiquant si le résultat de l'évaluation est négatif ou positif pour la demande présentée par le demandeur pour le domaine d'utilisation concerné et, le cas échéant, les conditions régissant l'utilisation ou les restrictions;
  - b) un résumé des évaluations réalisées;
  - c) un rapport établi à partir du journal de questions pour le domaine d'utilisation concerné;
  - d) une liste de contrôle remplie démontrant que tous les aspects indiqués à l'annexe II et, le cas échéant, à l'annexe III ont été évalués.

#### Article 40

### Évaluation de la demande par les ANS concernées pour le domaine d'utilisation

1. Les ANS concernées pour le domaine d'utilisation évaluent les aspects énumérés à l'annexe III. Les évaluations que doivent réaliser les ANS concernées pour le domaine d'utilisation ne concernent que les règles nationales pertinentes pour le domaine d'utilisation, compte tenu des modalités adoptées en vertu de l'article 37, paragraphe 1.
2. Dans leur évaluation de la collecte des exigences, les ANS concernées pour le domaine d'utilisation vérifient le caractère complet, la pertinence et la cohérence des preuves produites par le demandeur grâce à la méthodologie appliquée aux fins de cette collecte.
3. Pour une nouvelle autorisation au sens de l'article 14, paragraphe 1, point d), l'évaluation réalisée par les ANS concernées pour le domaine d'utilisation se limite aux parties du véhicule qui ont été modifiées et à l'incidence de ces modifications sur les parties inchangées du véhicule.
4. Les contrôles que doivent réaliser les ANS concernées pour le domaine d'utilisation dans le cas d'une autorisation d'extension du domaine d'utilisation au sens de l'article 14, paragraphe 1, point c), se limitent aux règles nationales applicables et à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau pour le domaine d'utilisation élargi. Les ANS concernées pour le domaine d'utilisation ne répètent pas les contrôles déjà réalisés à l'occasion de l'autorisation précédente.
5. Conformément aux articles 6 et 14 de la directive (UE) 2016/797, les ANS concernées pour le domaine d'utilisation contrôlent, en plus des aspects indiqués à l'annexe III, l'existence d'informations pertinentes enregistrées conformément à l'article 8, paragraphe 2, et en tiennent compte lors de l'évaluation de la demande. Toute question soulevée est enregistrée dans le journal des questions, comme prévu à l'article 41.
6. Les ANS concernées pour le domaine d'utilisation produisent un dossier d'évaluation, qui contient les éléments suivants:
  - a) une déclaration claire indiquant si le résultat de l'évaluation est négatif ou positif pour la demande présentée par le demandeur pour le domaine d'utilisation concerné et, le cas échéant, les conditions régissant l'utilisation ou les restrictions;
  - b) un résumé des évaluations réalisées;
  - c) un rapport basé sur le journal de questions pour le domaine d'utilisation concerné;
  - d) une liste de contrôle remplie démontrant que tous les aspects indiqués à l'annexe III ont été évalués.

#### Article 41

### Catégories de questions

1. L'entité délivrant l'autorisation et, le cas échéant, les ANS concernées pour le domaine d'utilisation enregistrent les problèmes constatés au cours de leur évaluation du dossier de demande dans un journal des questions et les classent de la manière suivante:
  - a) «type 1»: question qui nécessite une réponse du demandeur pour une meilleure compréhension du dossier de demande;
  - b) «type 2»: question susceptible d'entraîner une modification du dossier de demande ou une intervention mineure de la part du demandeur; l'intervention à effectuer est laissée à l'appréciation du demandeur et n'empêche pas la délivrance de l'autorisation par type de véhicule et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule;

- c) «type 3»: question qui nécessite une modification du dossier de demande de la part du demandeur mais qui n'empêche pas la délivrance de l'autorisation par type de véhicule et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule assorties de conditions supplémentaires ou plus restrictives régissant l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions par rapport à celles mentionnées par le demandeur dans sa demande. La question doit cependant être résolue avant que l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ne puissent être délivrées; toute intervention à effectuer par le demandeur pour résoudre la question est proposée par celui-ci et arrêtée d'un commun accord avec la partie qui a soulevé la question;
- d) «type 4»: question qui nécessite une modification du dossier de demande de la part du demandeur; l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ne sont pas délivrées tant que la question n'est pas résolue; toute intervention à effectuer par le demandeur afin de résoudre la question est proposée par celui-ci et arrêtée d'un commun accord avec la partie qui a soulevé la question. Le type 4 inclut notamment les cas de non-conformité visés à l'article 26, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797.

2. Une fois la solution apportée ou l'intervention effectuée par le demandeur, en fonction de la question, l'entité délivrant l'autorisation ou les ANS concernées pour le domaine d'utilisation réévaluent les questions soulevées, les reclassent le cas échéant et attribuent à chacune d'entre elles un des statuts suivants:

- a) «question en suspens» lorsque les éléments fournis par le demandeur ne sont pas satisfaisants et que des informations complémentaires sont nécessaires;
- b) «question close», lorsque le demandeur a offert une solution satisfaisante et qu'aucune préoccupation résiduelle ne demeure.

#### Article 42

#### Doute justifié

1. Lorsqu'il existe un doute justifié, l'entité délivrant l'autorisation et/ou les ANS concernées pour le domaine d'utilisation peuvent, au choix, prendre l'une ou plusieurs des mesures suivantes:

- a) soumettre les informations fournies dans la demande à un contrôle plus poussé et plus détaillé;
- b) inviter le demandeur à fournir des informations supplémentaires;
- c) inviter le demandeur à réaliser des essais sur le réseau.

2. La demande formulée par l'entité délivrant l'autorisation et/ou les ANS concernées pour le domaine d'utilisation précise le point qui nécessite une intervention de la part du demandeur mais ne précise pas la nature ou le contenu des actions correctives que celui-ci doit effectuer. Le demandeur détermine la manière la plus appropriée de répondre à la demande formulée par l'entité délivrant l'autorisation et/ou les ANS concernées pour le domaine d'utilisation.

3. L'entité délivrant l'autorisation se coordonne avec les ANS concernées pour le domaine d'utilisation au sujet des mesures proposées par le demandeur.

4. L'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation utilisent, sans préjudice des dispositions de l'article 35, le journal des questions visé à l'article 41 afin de gérer les doutes justifiés. Un doute justifié doit toujours:

- a) être classé comme une question de type 4 conformément à l'article 41, paragraphe 1, point d);
- b) être accompagné d'une justification; et
- c) comprendre une description claire du point à éclaircir par le demandeur.

5. Lorsque le demandeur accepte de fournir des informations supplémentaires, conformément au paragraphe 1, points b) et c), à la demande de l'entité délivrant l'autorisation et/ou des ANS concernées pour le domaine d'utilisation, le délai accordé à cet effet est établi conformément à l'article 34, paragraphes 5 et 6.

6. Lorsqu'il est possible de lever un doute justifié en introduisant des conditions supplémentaires et/ou plus restrictives régissant l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions par rapport à celles prévues par le demandeur dans sa demande et que celui-ci y consent, il est possible de délivrer une autorisation par type de véhicule et/ou une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule assorties de telles conditions régissant l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions.

7. Lorsque le demandeur n'accepte pas de fournir d'informations supplémentaires afin de lever le doute justifié émis par l'entité délivrant l'autorisation et/ou les ANS concernées pour le domaine d'utilisation, l'entité délivrant l'autorisation prend une décision sur la base des informations disponibles.

*Article 43***Contrôles à réaliser par l'entité délivrant l'autorisation au sujet des évaluations effectuées par les ANS concernées pour le domaine d'utilisation**

1. L'entité délivrant l'autorisation contrôle si les évaluations réalisées par les ANS concernées pour le domaine d'utilisation sont cohérentes les unes par rapport aux autres en ce qui concerne les résultats des évaluations visés à l'article 40, paragraphe 6, point a).
2. Lorsque le résultat du contrôle visé au paragraphe 1 montre que les évaluations des ANS concernées pour le domaine d'utilisation sont cohérentes, l'entité délivrant l'autorisation vérifie que:
  - a) les listes de contrôle visées à l'article 40, paragraphe 6, point d), ont été complètement remplies;
  - b) toutes les questions pertinentes ont été closes.
3. Lorsque le résultat du contrôle visé au paragraphe 1 montre que les évaluations ne sont pas cohérentes, l'entité délivrant l'autorisation demande aux ANS concernées pour le domaine d'utilisation d'en examiner les raisons. À la suite de cet examen, au choix, l'une des mesures suivantes ou les deux s'appliquent:
  - a) l'entité délivrant l'autorisation peut revoir son évaluation visée à l'article 39;
  - b) les ANS concernées pour le domaine d'utilisation peuvent revoir leur évaluation.
4. Les résultats de l'examen réalisé par les ANS concernées pour le domaine d'utilisation en vertu du paragraphe 3 sont partagés avec l'ensemble des ANS concernées pour le domaine d'utilisation qui interviennent dans la demande d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de véhicule.
5. Lorsque l'une des listes de contrôle visées au paragraphe 2, point a), est incomplète ou lorsque des questions n'ont pas été closes conformément au paragraphe 2, point b), l'entité délivrant l'autorisation demande aux ANS concernées pour le domaine d'utilisation d'en examiner les raisons.
6. Les ANS concernées pour le domaine d'utilisation répondent aux demandes de l'entité délivrant l'autorisation concernant les incohérences relevées dans les évaluations au sens du paragraphe 3, le caractère incomplet des listes de contrôle au sens du paragraphe 2, point a), et/ou les questions non closes au sens du paragraphe 2, point b). L'entité délivrant l'autorisation tient pleinement compte des évaluations réalisées par les ANS concernées pour le domaine d'utilisation concernant les règles nationales applicables. La portée des contrôles réalisés par l'entité délivrant l'autorisation se limite à la cohérence des évaluations et au caractère complet des évaluations au sens des paragraphes 1 et 2.
7. En cas de désaccord entre l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées pour le domaine d'utilisation, la procédure d'arbitrage prévue à l'article 21, paragraphe 7, de la directive (UE) 2016/797 s'applique.

*Article 44***Arbitrage en vertu de l'article 21, paragraphe 7, de la directive (UE) 2016/797 et de l'article 12, paragraphe 4, point b), du règlement (UE) 2016/796**

Lorsque l'Agence agit en qualité d'entité délivrant l'autorisation, elle peut suspendre le processus d'autorisation, en consultation avec les ANS concernées pour le domaine d'utilisation, pendant la période de coopération nécessaire afin de parvenir à une évaluation mutuellement acceptable et, le cas échéant, jusqu'à ce que la chambre de recours prenne une décision, dans les délais prévus à l'article 21, paragraphe 7, de la directive (UE) 2016/797. L'Agence communique au demandeur les motifs de cette suspension.

*Article 45***Conclusion de l'évaluation de la demande**

1. L'entité délivrant l'autorisation s'assure que la procédure d'évaluation de la demande a été correctement appliquée en vérifiant de manière indépendante:
  - a) que les différentes étapes de la procédure d'évaluation de la demande ont été correctement réalisées;
  - b) qu'il existe suffisamment d'éléments probants démontrant que tous les aspects pertinents de la demande ont été évalués;
  - c) que le demandeur a fourni des réponses écrites aux questions de type 3 et 4 et aux demandes d'informations supplémentaires;



- d) que toutes les questions de type 3 et 4 ont été résolues ou n'ont pas été résolues, ce constat étant accompagné d'une motivation claire et dûment étayée;
  - e) que les évaluations et les décisions prises sont dûment étayées, équitables et cohérentes;
  - f) que les conclusions tirées sont fondées sur les dossiers d'évaluation et reflètent l'évaluation dans son ensemble.
2. Lorsqu'il est conclu que la procédure d'évaluation de la demande a été correctement appliquée, une confirmation de l'application correcte du paragraphe 1, accompagnée de commentaires éventuels, est suffisante.
3. Lorsqu'il est conclu que la procédure d'évaluation de la demande n'a pas été correctement appliquée, les motifs de cette conclusion doivent être clairs et précis.
4. À l'issue des activités d'évaluation, l'entité délivrant l'autorisation établit un dossier d'évaluation couvrant le paragraphe 2 ou 3 en se basant sur les dossiers d'évaluation produits conformément aux articles 39, paragraphe 5, et 40, paragraphe 6.
5. L'entité délivrant l'autorisation fournit une motivation dûment étayée de la conclusion à laquelle elle parvient dans le dossier d'évaluation visé au paragraphe 4.

#### Article 46

#### **Décision d'autorisation ou de rejet de la demande**

1. L'entité délivrant l'autorisation décide de délivrer l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou de rejeter la demande dans un délai d'une semaine à compter de la fin de l'évaluation, sans préjudice des dispositions de l'article 34. Cette décision est prise sur la base des motifs dûment étayés visés à l'article 45, paragraphe 5.
2. L'entité délivrant l'autorisation accorde l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule lorsque l'évaluation des aspects énumérés à l'annexe II et, le cas échéant, à l'annexe III établit, avec un degré d'assurance raisonnable, que le demandeur et les acteurs qui l'assistent se sont acquittés de leurs responsabilités dans la mesure requise, conformément à l'article 38.
3. Lorsque l'évaluation des aspects énumérés à l'annexe II et, le cas échéant, à l'annexe III, ne permet pas d'établir, avec un degré d'assurance raisonnable, que le demandeur et les acteurs qui l'assistent se sont acquittés de leurs responsabilités dans la mesure requise, conformément à l'article 38, l'entité délivrant l'autorisation rejette la demande.
4. L'entité délivrant l'autorisation mentionne les éléments suivants dans sa décision:
- a) toute condition qui régit l'utilisation du véhicule et les autres restrictions;
  - b) les motifs sur lesquels elle repose;
  - c) la possibilité et les modalités de recours contre la décision ainsi que les délais applicables à cet égard.
5. Les conditions régissant l'utilisation du véhicule et les autres restrictions sont définies en fonction des caractéristiques de conception essentielles du type de véhicule.
6. La décision d'autorisation ne contient aucune condition régissant l'utilisation du véhicule ni aucune autre restriction qui soient limitées dans le temps, sauf si les conditions suivantes sont remplies:
- a) elles sont nécessaires car il n'est pas possible d'établir pleinement la conformité aux STI et/ou aux règles nationales avant la délivrance de l'autorisation; et/ou
  - b) les STI et/ou les règles nationales exigent que le demandeur produise une estimation plausible de la conformité.

L'autorisation peut alors comprendre une condition selon laquelle une utilisation en conditions réelles démontre que les performances correspondent à l'estimation dans un délai défini.

7. La décision finale de délivrer l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou de rejeter la demande est enregistrée dans le guichet unique et est communiquée au demandeur et aux ANS concernées pour le domaine d'utilisation, conjointement avec les fichiers d'évaluation, par l'intermédiaire du guichet unique.

8. Lorsque la décision consiste à rejeter la demande ou à délivrer l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule en assortissant de conditions régissant l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions différentes de celles indiquées par le demandeur dans sa demande, celui-ci peut demander à l'entité délivrant l'autorisation de revoir sa décision conformément à l'article 51 du présent règlement. Si le demandeur n'est pas satisfait de la réponse de l'entité délivrant l'autorisation, il peut former un recours devant l'autorité compétente conformément à l'article 21, paragraphe 11, de la directive (UE) 2016/797.

#### CHAPITRE 7

#### DOCUMENTATION FINALE

##### Article 47

#### **Documentation finale pour l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule**

1. Une autorisation par type de véhicule et/ou une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule se présentent sous la forme d'un document contenant les informations visées à l'article 48 et/ou l'article 49.
2. Un numéro d'identification unique européen («NIE») dont la structure et le contenu sont définis et gérés par l'Agence, est attribué à l'autorisation par type de véhicule et/ou à l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule délivrées.
3. L'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule peuvent être assorties de conditions régissant l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions différentes de celles indiquées par le demandeur dans sa demande.
4. L'entité délivrant l'autorisation date et signe dûment l'autorisation par type de véhicule et/ou l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.
5. L'entité délivrant l'autorisation garantit que la décision rendue conformément à l'article 46 et le dossier complet accompagnant cette décision sont archivés conformément à l'article 52.

##### Article 48

#### **Informations contenues dans l'autorisation par type de véhicule délivrée**

L'autorisation par type de véhicule délivrée par l'entité délivrant l'autorisation contient les informations suivantes:

- a) la base juridique habilitant l'entité délivrant l'autorisation à délivrer l'autorisation par type de véhicule;
- b) l'identification:
  - i) de l'entité délivrant l'autorisation;
  - ii) de la demande;
  - iii) du cas d'autorisation conformément à l'article 14;
  - iv) du demandeur de l'autorisation par type de véhicule;
  - v) du NIE associé à l'autorisation par type de véhicule;
- c) la mention des caractéristiques de conception essentielles du type de véhicule:
  - i) mentionnées dans les attestations d'examen de type et/ou de conception;
  - ii) le domaine d'utilisation du véhicule;
  - iii) les conditions régissant l'utilisation du véhicule et les autres restrictions;
  - iv) la référence, conformément aux dispositions de l'article 16 du règlement (UE) n° 402/2013, à la déclaration écrite du proposant visé à l'article 3, point 11, dudit règlement, y compris l'identification et la version du document, couvrant le type de véhicule;
- d) la mention:
  - i) de l'identifiant du type de véhicule, conformément à l'annexe II de la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission <sup>(1)</sup>;
  - ii) des variantes du type de véhicule, le cas échéant;

<sup>(1)</sup> Décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (JO L 264 du 8.10.2011, p. 32).

- iii) des versions du type de véhicule, le cas échéant;
- iv) des valeurs des paramètres définis dans les STI et, le cas échéant, dans les règles nationales pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation;
- v) de la conformité du véhicule avec les STI et les réglementations nationales pertinentes, au regard des paramètres visés au paragraphe 1, point d) iv);
- e) une référence aux déclarations CE de vérification pour les sous-systèmes;
- f) une référence aux autres dispositions du droit de l'Union ou du droit national auxquelles le type de véhicule est conforme;
- g) une référence aux motifs dûment étayés de la décision visés à l'article 45, paragraphe 5;
- h) la date et le lieu d'adoption de la décision de délivrance de l'autorisation par type de véhicule;
- i) le signataire de la décision de délivrance de l'autorisation par type de véhicule; et
- j) la possibilité et les modalités de recours contre la décision ainsi que les délais applicables à cet égard, y compris les informations concernant la procédure nationale de recours.

#### Article 49

#### **Informations contenues dans l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule délivrée**

L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule délivrée par l'entité délivrant l'autorisation contient les informations suivantes:

- a) la base juridique habilitant l'entité délivrant l'autorisation à délivrer l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule;
- b) l'identification:
  - i) de l'entité délivrant l'autorisation;
  - ii) de la demande;
  - iii) du cas d'autorisation conformément à l'article 14;
  - iv) du demandeur de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule;
  - v) du NIE de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule;
- c) la référence à l'enregistrement du type de véhicule dans le RETVA, y compris les informations relatives à la variante de type de véhicule et/ou à la version de type de véhicule, le cas échéant;
- d) la mention:
  - i) des véhicules;
  - ii) des domaines d'utilisation;
  - iii) des conditions régissant l'utilisation du véhicule et des autres restrictions;
- e) une référence aux déclarations CE de vérification pour les sous-systèmes;
- f) une référence aux autres dispositions du droit de l'Union ou du droit national auxquelles le véhicule est conforme;
- g) une référence aux motifs dûment étayés de la décision visés à l'article 45, paragraphe 5;
- h) dans le cas d'une autorisation conforme à un type en vertu de l'article 14, paragraphe 1, point e), la référence à la déclaration de conformité à un type de véhicule autorisé, y compris les informations concernant la version de type de véhicule et/ou la variante de type de véhicule, le cas échéant;
- i) la date et le lieu d'adoption de la décision de délivrance de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule;
- j) le signataire de la décision de délivrance de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule; et
- k) la possibilité et les modalités de recours contre la décision ainsi que les délais applicables à cet égard, y compris les informations concernant la procédure nationale de recours.

*Article 50***Enregistrement dans le RETVA et l'Eradis**

1. L'entité délivrant l'autorisation complète le RETVA à l'aide des informations fournies par le demandeur dans le cadre de la demande d'autorisation par type de véhicule. Le demandeur est responsable de l'intégrité des données fournies à l'entité délivrant l'autorisation. L'entité délivrant l'autorisation est chargée de contrôler la cohérence des données fournies par le demandeur et de mettre l'enregistrement dans le RETVA à la disposition du public.
2. L'entité délivrant l'autorisation s'assure que la base de données sur l'interopérabilité et la sécurité de l'Agence ferroviaire européenne («Eradis») a été dûment mise à jour avant de délivrer une autorisation par type de véhicule et/ou une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.
3. Aux fins des modifications prévues à l'article 15, paragraphe 1, point c), et paragraphe 3, l'entité délivrant l'autorisation enregistre dans le RETVA la nouvelle version d'un type de véhicule ou la nouvelle version d'une variante de type de véhicule à l'aide des informations fournies par le titulaire de l'autorisation par type de véhicule. Le titulaire de l'autorisation par type de véhicule est responsable de l'intégrité des données fournies à l'entité délivrant l'autorisation. L'entité délivrant l'autorisation est chargée de contrôler la cohérence des données fournies par le titulaire de l'autorisation par type de véhicule et de mettre l'enregistrement dans le RETVA à la disposition du public.

Dans l'attente de l'enregistrement de la nouvelle version d'un type de véhicule ou de la nouvelle version d'une variante de type de véhicule, les véhicules modifiés afin d'être conformes à la nouvelle version peuvent déjà être exploités sans délai.

*Article 51***Révision en application de l'article 21, paragraphe 11, de la directive (UE) 2016/797**

1. Lorsque la décision de l'entité délivrant l'autorisation fait état d'un refus ou de conditions régissant l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions différentes de celles prévues par le demandeur dans sa demande, celui-ci peut demander une révision de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa réception. Le demandeur doit présenter cette demande par l'intermédiaire du guichet unique.
2. La demande de révision inclut une liste des questions qui, de l'avis du demandeur, n'ont pas été dûment prises en compte lors de la procédure d'autorisation des véhicules.
3. Toute information supplémentaire établie et soumise par l'intermédiaire du guichet unique après la date de délivrance de la décision d'autorisation n'est pas recevable à titre de preuve.
4. L'entité délivrant l'autorisation, le cas échéant en coordination avec les ANS concernées pour le domaine d'utilisation, assure l'impartialité de la procédure de révision.
5. La procédure de révision traite les questions justifiant la décision négative de l'entité délivrant l'autorisation conformément à la demande du demandeur.
6. Lorsque l'Agence agit en qualité d'entité délivrant l'autorisation, la décision d'infirmier ou de confirmer sa décision est soumise à révision en coordination avec les ANS concernées pour le domaine d'utilisation, le cas échéant.
7. L'entité délivrant l'autorisation confirme ou infirme sa décision initiale dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de la demande de révision. Cette décision est communiquée aux parties intéressées par l'intermédiaire du guichet unique.

*Article 52***Archivage d'une décision et du dossier complet accompagnant la décision délivrée en vertu de l'article 46**

1. La décision et le dossier complet accompagnant la décision délivrée conformément à l'article 46 sont conservés dans le guichet unique pour une durée minimale de 15 ans.
2. Le dossier complet accompagnant la décision de l'entité délivrant l'autorisation délivrée conformément à l'article 46 inclut l'ensemble des documents utilisés par cette entité ainsi que les dossiers d'évaluation des ANS concernées pour le domaine d'utilisation.

3. Au terme de la durée de conservation visée au paragraphe 1, la décision rendue conformément à l'article 46 concernant la délivrance d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule et le dossier complet qui l'accompagne sont transférés dans des archives historiques et sont conservés pendant cinq ans après le terme de la durée de vie du véhicule, telle qu'inscrite dans le registre visé à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797.

## CHAPITRE 8

### SUSPENSION, RETRAIT OU MODIFICATION D'UNE AUTORISATION DÉLIVRÉE

#### Article 53

##### **Suspension, retrait ou modification d'une autorisation délivrée**

1. L'entité délivrant l'autorisation peut appliquer des mesures de sécurité temporaires sous la forme d'une suspension d'une autorisation par type de véhicule, conformément à l'article 26, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797.
2. Dans les cas visés à l'article 26, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797 et à la suite d'un examen des mesures prises afin de répondre au risque grave pour la sécurité, l'entité ayant délivré l'autorisation peut décider de retirer ou de modifier l'autorisation conformément à l'article 26, paragraphe 4, de ladite directive.
3. Le demandeur peut former recours contre la décision de retrait ou de modification d'une autorisation conformément à l'article 26, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797.
4. L'entité délivrant l'autorisation informe l'Agence lorsqu'elle décide de retirer ou de modifier une autorisation et indique les raisons de cette décision. L'Agence informe toutes les ANS de la décision de retirer ou de modifier une autorisation et indique les raisons de cette décision.

#### Article 54

##### **Effet de la suspension, du retrait ou de la modification d'une autorisation délivrée sur l'enregistrement dans le RETVA, l'Eradis et les registres de véhicules**

1. Lorsque l'entité délivrant l'autorisation décide de retirer, de suspendre ou de modifier une autorisation par type de véhicule, elle met à jour le RETVA en conséquence, sous réserve des dispositions de l'article 26, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797, et s'assure que l'Eradis est dûment mise à jour.
2. L'État membre dans lequel le véhicule est enregistré veille à ce que toute décision de retrait ou de modification d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule soit inscrite dans le registre visé à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797.

## CHAPITRE 9

### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 55

##### **Dispositions transitoires**

1. Lorsqu'une ANS constate qu'elle ne sera pas en mesure de délivrer une autorisation de véhicule conformément à la directive 2008/57/CE avant la date de référence dans l'État membre concerné, elle en informe immédiatement le demandeur et l'Agence.
2. Dans le cas visé à l'article 21, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797, le demandeur décide si la demande doit continuer à être évaluée par l'ANS ou s'il doit présenter une demande à l'Agence. Le demandeur informe ces deux entités et les dispositions suivantes s'appliquent:
  - a) si le demandeur a décidé de présenter une demande à l'Agence, l'ANS transfère à l'Agence le dossier de demande et les résultats de son évaluation. L'Agence accepte l'évaluation réalisée par l'ANS;
  - b) si le demandeur a décidé de continuer avec l'ANS, l'ANS termine l'évaluation de la demande et prend une décision concernant la délivrance de l'autorisation par type de véhicule et/ou de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule conformément à l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 et au présent règlement.
3. Lorsque le domaine d'utilisation ne se limite pas à un État membre, l'entité délivrant l'autorisation est l'Agence et la procédure énoncée au paragraphe 2, point a), s'applique.

4. Dans les cas visés aux paragraphes 2 et 3, le demandeur présente une demande révisée d'autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule par l'intermédiaire du guichet unique, conformément au présent règlement. Le demandeur peut solliciter l'aide des entités délivrant l'autorisation concernées afin de compléter son dossier.
5. Une autorisation de véhicule et/ou une autorisation par type de véhicule délivrées par l'Agence entre le 16 juin 2019 et le 16 juin 2020 excluent le ou les réseaux de tout État membre ayant adressé une notification à l'Agence et à la Commission, conformément à l'article 57, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, et n'ayant pas encore transposé cette directive ni mis en vigueur ses mesures de transposition nationales. Les ANS des États membres qui ont fait une telle notification:
- a) considèrent une autorisation par type de véhicule délivrée par l'Agence comme équivalente à l'autorisation pour les types de véhicules délivrée conformément à l'article 26 de la directive 2008/57/CE et appliquent le paragraphe 3 de l'article 26 de ladite directive à l'égard de ce type de véhicule;
  - b) acceptent une autorisation de véhicule délivrée par l'Agence comme équivalente à la première autorisation délivrée conformément à l'article 22 ou 24 de la directive 2008/57/CE et délivrent une autorisation supplémentaire conformément à l'article 23 ou 25 de ladite directive.
6. Dans les cas visés au paragraphe 2, point a), et au paragraphe 5, l'ANS coopère et se coordonne avec l'Agence afin de procéder à l'évaluation des éléments figurant à l'article 21, paragraphe 5, point a), de la directive (UE) 2016/797.
7. Du 16 juin 2019 au 16 juin 2020, les wagons de fret conformes au point 7.1.2 de l'annexe du règlement STI WAG (UE) n° 321/2013 et à une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule sont traités comme des véhicules disposant d'une autorisation de mise en service aux fins de la directive 2008/57/CE par les États membres ayant adressé une notification à l'Agence et à la Commission conformément à l'article 57, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797 et n'ayant pas encore transposé cette directive ni mis en vigueur leurs mesures de transposition nationales.

#### Article 56

#### **Entrée en vigueur et application**

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

Il s'applique à partir du 16 juin 2019 dans les États membres qui n'ont pas envoyé de notification à l'Agence ou à la Commission conformément à l'article 57, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797. Il s'applique à tous les États membres à partir du 16 juin 2020.

Cependant, l'article 55, paragraphe 1, est applicable à partir du 16 février 2019 dans tous les États membres. Les facilités prévues aux paragraphes 2, 3, 4 et 6 de l'article 55 sont mises à disposition à partir du 16 février 2019. L'article 55, paragraphe 5, est applicable à partir du 16 juin 2019 dans tous les États membres.

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

Fait à Bruxelles, le 4 avril 2018.

Par la Commission  
Le président  
Jean-Claude JUNCKER

## ANNEXE I

**Contenu de la demande**

(O) obligatoire: signifie les informations obligatoires que le demandeur doit fournir.

(F) facultatif: signifie les informations facultatives que le demandeur peut fournir.

**1. Type de demande (O):**

- 1.1. Autorisation de type
  - a) Variantes de type de véhicule (le cas échéant)
  - b) Versions de type de véhicule (le cas échéant)
- 1.2. Autorisation de mise sur le marché
  - a) Véhicule unique; ou
  - b) Série de véhicules

**2. Cas d'autorisation (O):**

- 2.1. Première autorisation
- 2.2. Nouvelle autorisation
- 2.3. Extension du domaine d'utilisation
- 2.4. Renouvellement de l'autorisation de type
- 2.5. Autorisation conforme à un type

**3. Domaine d'utilisation (O):**

- 3.1. États membres
- 3.2. Réseaux (par État membre)
- 3.3. Gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, comme indiqué à l'article 21, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797 (le cas échéant)
- 3.4. Définition du domaine d'utilisation élargi (s'applique uniquement au cas d'autorisation «Extension du domaine d'utilisation»)
- 3.5. Réseau de l'Union européenne dans son intégralité

**4. Autorité de délivrance (O):**

- 4.1. L'Agence; ou
- 4.2. L'autorité nationale de sécurité de l'État membre [ne s'applique que dans le cas où le domaine d'utilisation se limite à un État membre et sur requête du demandeur, comme indiqué à l'article 21, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797]

**5. Renseignements concernant le demandeur:**

- 5.1. Dénomination légale (O)
- 5.2. Nom du demandeur (O)
- 5.3. Acronyme (F)
- 5.4. Adresse postale complète (O)
- 5.5. Téléphone (O)
- 5.6. Télécopieur (F)
- 5.7. E-mail (O)
- 5.8. Site internet (F)
- 5.9. Numéro de TVA (F)
- 5.10. Autre information pertinente (F)

**6. Coordonnées de la personne de contact:**

- 6.1. Prénom (O)
- 6.2. Nom (O)
- 6.3. Titre ou fonction (O)
- 6.4. Adresse postale complète (O)
- 6.5. Téléphone (O)
- 6.6. Télécopieur (F)
- 6.7. E-mail (O)
- 6.8. Langues à utiliser (O)

**7. Titulaire actuel de l'autorisation par type de véhicule (ne s'applique pas en cas de première autorisation) (O):**

- 7.1. Dénomination légale (O)
- 7.2. Nom du titulaire de l'autorisation par type (O)
- 7.3. Acronyme (F)
- 7.4. Adresse postale complète (O)
- 7.5. Téléphone (O)
- 7.6. Télécopieur (F)
- 7.7. E-mail (O)
- 7.8. Site internet (F)
- 7.9. Numéro de TVA (O)
- 7.10. Autre information pertinente (F)

**8. Coordonnées des organismes d'évaluation (O):**

- 8.1. Organisme(s) notifié(s):
  - a) Dénomination légale (O)
  - b) Nom de l'organisme notifié (O)
  - c) Numéro d'identification de l'organisme notifié (O)
  - d) Acronyme (F)
  - e) Adresse postale complète (O)
  - f) Téléphone (O)
  - g) Télécopieur (F)
  - h) E-mail (O)
  - i) Site internet (F)
  - j) Numéro de TVA (O)
  - k) Autre information pertinente (F)
- 8.2. Organisme(s) désigné(s):
  - a) Dénomination légale (O)
  - b) Nom de l'organisme désigné (O)
  - c) Acronyme (F)
  - d) Adresse postale complète (O)
  - e) Téléphone (O)
  - f) Télécopieur (F)



- g) E-mail (O)
  - h) Site internet (F)
  - i) Numéro de TVA (O)
  - j) Autre information pertinente (F)
- 8.3. Organisme d'évaluation (MSC ER), ne s'applique pas pour l'autorisation conforme à un type:
- a) Dénomination légale (O)
  - b) Nom de l'organisme d'évaluation (MSC ER) (O)
  - c) Acronyme (F)
  - d) Adresse postale complète (O)
  - e) Téléphone (O)
  - f) Télécopieur (F)
  - g) E-mail (O)
  - h) Site internet (F)
  - i) Numéro de TVA (O)
  - j) Autre information pertinente (F)
9. **Préengagement:**
- 9.1. Mention des références de préengagement (F)
  - 9.2. Autre information pertinente concernant le projet (F)
10. **Description du type de véhicule** [(\*) à préciser conformément à la décision 2011/665/UE, annexe II] (O):
- 10.1. Identifiant du type (\*)
  - 10.2. Versions de type de véhicule (le cas échéant)
  - 10.3. Variantes de type de véhicule (le cas échéant):
  - 10.4. Date d'enregistrement dans le RETVA (\*) (ne s'applique pas à une première demande)
  - 10.5. Nom du type (\*)
  - 10.6. Autre nom du type (\*) (le cas échéant)
  - 10.7. Catégorie (\*)
  - 10.8. Sous-catégorie (\*)
11. **Informations concernant les véhicules** [à préciser conformément à la décision 2007/756/CE de la Commission <sup>(1)</sup>, le cas échéant] (O)
- 11.1. Numéros NEV ou numéros de véhicules pré-réservés
  - 11.2. Autre élément d'identification des véhicules lorsque les numéros NEV ou les numéros de véhicules pré-réservés ne sont pas disponibles
12. **Référence à l'autorisation par type de véhicule existante (ne s'applique pas en cas de première autorisation)** (O)
13. **Description des modifications par rapport au type de véhicule autorisé (ne s'applique qu'en cas de nouvelle autorisation)** (O)
14. **Conditions régissant l'utilisation du véhicule et autres restrictions** (à préciser conformément à la décision 2011/665/UE, annexe II) (O):
- 14.1. Restrictions codifiées
  - 14.2. Restrictions non codifiées

(<sup>1</sup>) Décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, notifiée sous le numéro C(2007) 5357 (JO L 305 du 23.11.2007, p. 30).

15. **Fonctions CCS additionnelles (O)**16. **Dispositions en vigueur (O):**16.1. STI, y compris les références juridiques dans le *Journal officiel de l'Union européenne*

16.2. Clauses spécifiques des STI pour un domaine d'utilisation couvrant l'intégralité du réseau de l'Union (le cas échéant)

16.3. Indications des détails de la sélection d'exigences issues d'une nouvelle version d'une STI par rapport à la STI en vigueur en vue de l'évaluation (y compris les exigences retirées) (le cas échéant)

16.4. Règles nationales (le cas échéant)

16.5. Non-applications des STI conformément aux dispositions de l'article 7 de la directive (UE) 2016/797 (le cas échéant)

16.6. Règles applicables au domaine d'utilisation élargi

16.7. STI et/ou règles nationales mises à jour (ne s'applique qu'au renouvellement d'une autorisation par type)

17. **Confirmation et signature du demandeur (O)**18. **Annexe (O):**

Les informations devant être incluses dans la demande sont précisées en fonction du cas d'autorisation. Un (x) dans la colonne du cas d'autorisation applicable signifie que les informations sont obligatoires (O) pour ce cas.

		Première autorisation	Renouvellement de l'autorisation par type	Extension du domaine d'utilisation	Nouvelle autorisation	Autorisation conforme à un type
18.1	<p>Les justificatifs pour la collecte des exigences conformément à l'article 13, paragraphe 1.</p> <p>Si le demandeur a recours à la méthodologie décrite à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013, les éléments de preuve à l'appui correspondent à la déclaration du proposant visé à l'article 16 du règlement (UE) n° 402/2013 et au rapport d'évaluation de la sécurité visé à l'article 15 dudit règlement.</p> <p>Si une autre méthodologie est employée, les éléments de preuve à fournir sont ceux requis pour démontrer que celle-ci offre le même niveau d'assurance que la méthodologie définie à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013.</p>	X		X	X	
18.2	Tableau de correspondance indiquant l'emplacement des informations nécessaires concernant les aspects devant être évalués conformément aux annexes II et III	X	X	X	X	
18.3	Les décisions pertinentes concernant la non-application des STI en vertu de l'article 7 de la directive (UE) 2016/797 (le cas échéant)	X	X	X	X	X
18.4	Déclaration de conformité au type et documentation associée [article 24 de la directive (UE) 2016/797]					X

		Première autorisation	Renouvellement de l'autorisation par type	Extension du domaine d'utilisation	Nouvelle autorisation	Autorisation conforme à un type
18.5	Déclarations CE de vérification des sous-systèmes mobiles, y compris les dossiers techniques les accompagnant [article 15 de la directive (UE) 2016/797]	X	X	X	X	
18.6	Le dossier accompagnant la demande et la décision concernant l'autorisation précédente ou, le cas échéant, la référence de la décision rendue conformément à l'article 46 et du dossier complet l'accompagnant pour les décisions archivées dans le guichet unique.		X	X	X	
18.7	Indication et, le cas échéant <sup>(1)</sup> , description de la méthodologie utilisée pour la collecte des exigences concernant: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les exigences essentielles pour les sous-systèmes, comme indiqué à l'article 3 et à l'annexe III de la directive (UE) 2016/797;</li> <li>b) la compatibilité technique des sous-systèmes au sein du véhicule;</li> <li>c) l'intégration en sécurité des sous-systèmes au sein du véhicule; et</li> <li>d) la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation.</li> </ul>	X		X	X	
18.8	MSC sur l'évaluation des risques, rapport d'évaluation de la sécurité [article 15 du règlement (UE) n° 402/2013] couvrant la collecte des exigences concernant les exigences essentielles en matière de «sécurité» pour les sous-systèmes et l'intégration en sécurité entre les sous-systèmes.	X		X	X	
18.9	Lorsqu'elles ne sont pas pleinement couvertes par les STI et/ou les règles nationales, les preuves documentaires de la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation.	X		X	X	
18.10	Déclaration des risques [article 16 du règlement (UE) n° 402/2013] couvrant la collecte des exigences pour les exigences essentielles en matière de «sécurité» concernant les sous-systèmes et l'intégration en sécurité entre les sous-systèmes pour les aspects non couverts par les STI et les règles nationales.	X		X	X	

		Première autorisation	Renouvellement de l'autorisation par type	Extension du domaine d'utilisation	Nouvelle autorisation	Autorisation conforme à un type
18.11	MSC sur l'évaluation des risques, rapport d'évaluation de la sécurité [article 15 du règlement (UE) n° 402/2013] couvrant la modification potentielle du niveau global de sécurité du véhicule.			X	X	
18.12	Déclaration des risques [article 16 du règlement (UE) n° 402/2013] couvrant la modification potentielle du niveau global de sécurité du véhicule.			X	X	
18.13	Informations nécessaires pour le RETVA (conformément à l'annexe II de la décision 2011/665/UE)	X		X	X	
18.14	Documentation relative à l'entretien et au fonctionnement (y compris au secours), lorsqu'elle n'est pas incluse dans le point 18.4 et/ou le point 18.5.	X		X	X	

(<sup>1</sup>) Méthodologie non normalisée.

## ANNEXE II

**Aspects à évaluer par l'entité délivrant l'autorisation**

Les informations devant être évaluées par l'entité délivrant l'autorisation sont précisées en fonction du cas d'autorisation. Un (x) dans la colonne du cas d'autorisation applicable signifie que cet aspect doit être évalué pour ce cas.

		Première autorisation	Renouvellement de l'autorisation de type	Extension du domaine d'utilisation	Nouvelle autorisation	Autorisation conforme à un type
1	Demande conforme à la référence de préengagement (le cas échéant)	X	X	X	X	X
2	Le cas d'autorisation choisi par le demandeur est adéquat	X	X	X	X	X
3	Les STI et les autres dispositions applicables du droit de l'Union mentionnées par le demandeur sont correctes	X	X	X	X	
4	Les organismes d'évaluation de la conformité choisis [organisme(s) notifié(s), organisme d'évaluation (MSC ER)] disposent de l'accréditation ou de la reconnaissance nécessaire selon les dispositions applicables	X	X	X	X	
5	Non-application de STI conformément aux dispositions de l'article 7 de la directive (UE) 2016/797: 5.1 validité (durée et domaine d'utilisation); 5.2 applicabilité au projet; et 5.3 conformité aux règles mentionnées et appliquées.	X	X	X	X	X
6	6.1 La méthodologie utilisée pour la collecte des exigences est-elle adaptée à l'objectif visé concernant les aspects suivants: a) Une méthodologie normalisée/acceptée a-t-elle été utilisée?; et b) La méthode est-elle destinée et adaptée aux exigences essentielles qu'elle couvre? 6.2 Si la méthodologie appliquée n'est pas normalisée ou couvre d'autres exigences essentielles que celles pour lesquelles elle est prévue, il convient de vérifier les aspects suivants afin d'évaluer s'ils sont suffisamment pris en considération et couverts par la méthodologie: a) degré d'évaluation indépendante appliqué b) définition du système c) indication et classification des dangers d) principes d'acceptation des risques e) évaluation des risques	X		X	X	

		Première autorisation	Renouvellement de l'autorisation de type	Extension du domaine d'utilisation	Nouvelle autorisation	Autorisation conforme à un type
	<ul style="list-style-type: none"> <li>f) établissement des exigences</li> <li>g) démonstration de la conformité aux exigences</li> <li>h) gestion des dangers (journal)</li> </ul>					
7	<p>Éléments de preuve suffisants obtenus par la méthodologie utilisée pour la collecte des exigences:</p> <p>7.1 Lorsque le processus de gestion des risques prévu à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013 a été utilisé en tant que méthodologie pour la collecte des exigences, les éléments suivants doivent être vérifiés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) MSC relative à l'évaluation des risques, la déclaration du proposant [article 16 du règlement (UE) n° 402/2013] est signée par celui-ci et montre que tous les dangers recensés et les risques associés sont maîtrisés à un degré acceptable.</li> <li>b) MSC relative à l'évaluation des risques, le rapport d'évaluation de la sécurité [article 15 du règlement (UE) n° 402/2013] confirme la déclaration du proposant concernant le champ d'application précisé en vertu de l'article 13, au moins en ce qui concerne l'exigence essentielle en matière de sécurité pour les sous-systèmes et l'intégration sûre entre les sous-systèmes au sein du véhicule.</li> </ul> <p>7.2 Lorsqu'une méthodologie différente du processus de gestion des risques prévu à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013 a été utilisée en tant que méthodologie pour la collecte des exigences, les éléments suivants doivent être vérifiés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) La définition du système est-elle complète et cohérente avec la conception du véhicule?</li> <li>b) L'indication et la classification des dangers sont-elles cohérentes et plausibles?</li> <li>c) Tous les risques ont-ils été correctement gérés et atténués?</li> <li>d) Les exigences établies sur la base de la gestion des risques sont-elles correctement reliées au risque et aux éléments de preuve attestant de la conformité aux exigences?</li> <li>e) La gestion des dangers est-elle structurée et cohérente tout au long du processus?</li> <li>f) L'évaluation indépendante a-t-elle produit un avis positif?</li> </ul>	X		X	X	

		Première autorisation	Renouvellement de l'autorisation de type	Extension du domaine d'utilisation	Nouvelle autorisation	Autorisation conforme à un type
8	<p>Pour les déclarations CE de vérification et les certificats CE [article 15 de la directive (UE) 2016/797], vérifier:</p> <p>8.1 Les signatures</p> <p>8.2 La validité</p> <p>8.3 Le champ d'application</p> <p>8.4 Les conditions régissant l'utilisation du véhicule et autres restrictions, les cas de non-conformité</p> <p>8.5 La non-application de STI (le cas échéant)</p> <p>8.6 La prise en compte de toutes les dispositions législatives applicables, y compris celles qui n'ont pas trait au transport ferroviaire</p> <p>8.7 Constituants d'interopérabilité (validité, champ d'application, conditions régissant l'utilisation et autres restrictions):</p> <p>a) certificats de conformité CE</p> <p>b) déclarations CE d'aptitude à l'emploi</p>	X	X	X	X	
9	<p>Pour les rapports des organismes d'évaluation de la conformité (article 15 de la directive (UE) 2016/797), vérifier:</p> <p>9.1 la cohérence avec les déclarations CE de vérification et les certificats CE</p> <p>9.2 que l'ensemble des règles applicables sont couvertes</p> <p>9.3 que les écarts et les cas de non-conformité (le cas échéant) sont recensés et correspondent aux demandes de non-application</p> <p>9.4 que la combinaison de modules utilisée est autorisée</p> <p>9.5 que les conditions régissant l'utilisation du véhicule et les autres restrictions sont correctement recensées et sont cohérentes avec les conditions contenues dans la demande d'autorisation</p> <p>9.6 que les éléments justificatifs utilisés par les organismes d'évaluation de la conformité correspondent aux étapes d'évaluation applicables décrites dans les STI (revue de la conception, essai de type, etc.)</p>	X	X	X	X	
10	Vérification des évaluations réalisées par les ANS pour le domaine d'utilisation, comme prévu à l'article 43	X	X	X	X	

		Première autorisation	Renouvellement de l'autorisation de type	Extension du domaine d'utilisation	Nouvelle autorisation	Autorisation conforme à un type
11	Validité de l'autorisation par type de véhicule initiale		X	X	X	X
12	L'autorisation par type de véhicule initiale est valable pour le domaine d'utilisation concerné		X		X	X
13	Conditions existantes régissant l'utilisation du véhicule et autres restrictions		X	X	X	
14	MSC sur l'évaluation des risques, rapport d'évaluation de la sécurité [article 15 du règlement (UE) n° 402/2013] couvrant la collecte des exigences concernant les exigences essentielles en matière de «sécurité» pour les sous-systèmes et l'intégration sûre entre les sous-systèmes, avis positif.	X		X	X	
15	MSC sur l'évaluation des risques, rapport d'évaluation de la sécurité [article 15 du règlement (UE) n° 402/2013] couvrant la modification potentielle du niveau global de sécurité du véhicule (modification significative), avis positif			X	X	
16	Les modifications par rapport au type de véhicule autorisé sont suffisamment décrites et correspondent à la MSC relative à l'évaluation des risques, rapport d'évaluation de la sécurité [article 15 du règlement (UE) n° 402/2013]				X	
17	Les déclarations CE de vérification et les certificats CE sont correctement mis à jour par rapport aux règles modifiées et/ou mises à jour		X			
18	Les rapports des organismes d'évaluation de la conformité sont correctement mis à jour par rapport aux règles modifiées et/ou mises à jour: 18.1 Les règles modifiées et/ou mises à jour sont couvertes 18.2 Des preuves démontrent que le type de véhicule demeure conforme aux exigences		X			
19	Preuves démontrant que la conception du type de véhicule n'a pas changé		X	X		
20	Indication du véhicule ou de la série de véhicules couverts par la déclaration de conformité au type de véhicule					X
21	Déclaration de conformité au type et pièces justificatives [article 24 de la directive (UE) 2016/797]					X



## ANNEXE III

**Aspects à évaluer par les ANS concernées pour le domaine d'utilisation**

La présente annexe n'est pas applicable lorsque le domaine d'utilisation couvre l'ensemble du réseau de l'Union et que les STI contiennent des conditions spécifiques à cet effet.

Les informations devant être évaluées par les ANS compétentes pour le domaine d'utilisation au regard des règles nationales pertinentes sont précisées en fonction du cas d'autorisation. Un (x) dans la colonne du cas d'autorisation applicable signifie que cet aspect doit être évalué pour ce cas

		Première autorisation	Nouvelle autorisation	Extension du domaine d'utilisation	Renouvellement de l'autorisation de type
1	Demande conforme à la référence de préengagement (le cas échéant)	X	X	X	X
2	Le domaine d'utilisation pour l'État membre concerné est correctement indiqué	X	X	X	X
3	Les règles et exigences nationales applicables au domaine d'utilisation défini par le demandeur sont correctes.	X	X	X	
4	Les organismes d'évaluation de la conformité choisis qui sont compétents pour le domaine d'utilisation concerné [organisme(s) désigné(s), organisme d'évaluation (MSC ER)] disposent de l'accréditation ou de la reconnaissance nécessaire selon les dispositions applicables.	X	X	X	X
5	Éléments de preuve suffisants obtenus par la méthodologie utilisée pour la collecte des exigences, uniquement pour les règles nationales se rapportant au domaine d'utilisation: 5.1 Lorsqu'une méthodologie différente du processus de gestion des risques prévu à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013 a été utilisée en tant que méthodologie pour la collecte des exigences, les éléments suivants doivent être vérifiés: a) La définition du système est-elle complète et cohérente avec la conception du véhicule? b) L'indication et la classification des dangers sont-elles cohérentes et plausibles? c) Tous les risques ont-ils été correctement gérés et atténués? d) Les exigences établies sur la base de la gestion des risques sont-elles correctement reliées au risque et aux éléments de preuve attestant de la conformité aux exigences?	X	X	X	
6	Pour les déclarations CE de vérification et les certificats CE (règles nationales) [article 15 de la directive (UE) 2016/797], vérifier: 6.1 les signatures 6.2 la validité 6.3 le champ d'application 6.4 les conditions régissant l'utilisation du véhicule, les autres restrictions, les cas de non-conformité	X	X	X	X

		Première autorisation	Nouvelle autorisation	Extension du domaine d'utilisation	Renouvellement de l'autorisation de type
7	<p>Pour les rapports des organismes d'évaluation de la conformité [article 15 de la directive (UE) 2016/797], vérifier:</p> <p>7.1 la cohérence avec les déclarations CE de vérification et les certificats CE</p> <p>7.2 que les écarts et les cas de non-conformité (le cas échéant) sont recensés</p> <p>7.3 que les conditions régissant l'utilisation et les autres restrictions sont correctement recensées et sont cohérentes avec les conditions contenues dans la demande d'autorisation</p> <p>7.4 que les éléments justificatifs utilisés par les organismes d'évaluation de la conformité correspondent aux étapes d'évaluation applicables décrites dans les règles nationales</p>	X	X	X	X
8	Conditions existantes régissant l'utilisation du véhicule et autres restrictions		X	X	X
9	MSC sur l'évaluation des risques, rapport d'évaluation de la sécurité [article 15 du règlement (UE) n° 402/2013] couvrant la collecte des exigences concernant les exigences essentielles en matière de «sécurité» pour les sous-systèmes et l'intégration sûre entre les sous-systèmes, avis positif.	X	X	X	
10	MSC sur l'évaluation des risques, rapport d'évaluation de la sécurité [article 15 du règlement (UE) n° 402/2013] couvrant la modification potentielle du niveau global de sécurité du véhicule (modification significative), avis positif		X	X	
11	Les modifications par rapport au type de véhicule autorisé sont suffisamment décrites et correspondent à la MSC relative à l'évaluation des risques, rapport d'évaluation de la sécurité [article 15 du règlement (UE) n° 402/2013]		X		
12	Les déclarations CE de vérification et les certificats CE sont correctement mis à jour par rapport aux règles nationales modifiées/mises à jour				X
13	<p>Les rapports des organismes d'évaluation de la conformité sont correctement mis à jour par rapport aux règles modifiées/mises à jour:</p> <p>13.1 Les règles nationales modifiées/mises à jour sont couvertes</p> <p>13.2 Des preuves démontrent que le type de véhicule demeure conforme aux exigences</p>				X

# DÉCISIONS

## DÉCISION (UE) 2018/546 DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE

du 15 mars 2018

### relative à la délégation du pouvoir d'adopter des décisions en matière de fonds propres (BCE/2018/10)

LE CONSEIL DES GOUVERNEURS DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 575/2013 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 concernant les exigences prudentielles applicables aux établissements de crédit et aux entreprises d'investissement et modifiant le règlement (UE) n° 648/2012 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 26, paragraphe 3, et ses articles 28, 29, 77 et 78,

vu le règlement (UE) n° 1024/2013 du Conseil du 15 octobre 2013 confiant à la Banque centrale européenne des missions spécifiques ayant trait aux politiques en matière de surveillance prudentielle des établissements de crédit <sup>(2)</sup>, et notamment son article 4, paragraphe 1, point d),

vu la décision (UE) 2017/933 de la Banque centrale européenne du 16 novembre 2016 relative à un cadre général de délégation des pouvoirs de décision pour des instruments juridiques concernant les missions de surveillance prudentielle (BCE/2016/40) <sup>(3)</sup>, et notamment son article 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 4, paragraphe 1, point d), du règlement (UE) n° 1024/2013, la Banque centrale européenne (BCE), en tant qu'autorité compétente pour les entités importantes soumises à la surveillance prudentielle, est chargée d'évaluer si les émissions d'instruments de fonds propres de base de catégorie 1 remplissent les conditions énoncées dans le règlement n° 575/2013. Les entités importantes soumises à la surveillance prudentielle ne peuvent répertorier des instruments de capital comme des instruments de fonds propres de base de catégorie 1 qu'avec l'autorisation préalable de la BCE.
- (2) Comme l'exige l'article 26, paragraphe 3, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 575/2013, l'Autorité bancaire européenne (ABE) a élaboré et tient régulièrement à jour une liste publique des types d'instruments de capital dans chaque État membre qui sont éligibles en tant qu'instruments de fonds propres de base de catégorie 1. L'inscription d'un type d'instrument dans la liste de l'ABE implique qu'il satisfait aux critères d'éligibilité énoncés à l'article 28 ou, selon le cas, à l'article 29 du règlement (UE) n° 575/2013. Compte tenu de l'examen des types d'instruments effectué par les autorités compétentes et, après le 28 juin 2013, par l'ABE, ainsi que du caractère public et des mises à jour régulières de la liste de l'ABE, il convient d'utiliser cette liste pour déterminer la portée de la délégation des pouvoirs de décision en vertu de l'article 26, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 575/2013.
- (3) Le règlement (UE) n° 575/2013, conformément à son considérant 75, n'empêche pas les autorités compétentes de maintenir les processus d'autorisation préalable des contrats régissant les instruments de fonds propres additionnels de catégorie 1 et les instruments de fonds propres de catégorie 2. En conséquence, le droit national de certains États membres instaure de tels processus pour la classification des instruments de capital en tant qu'instruments de fonds propres additionnels de catégorie 1 ou instruments de fonds propres de catégorie 2. La BCE est l'autorité compétente pour accorder une telle autorisation aux entités importantes soumises à la surveillance prudentielle en vertu de l'article 4, paragraphe 1, point d), du règlement (UE) n° 1024/2013.
- (4) La BCE est également chargée, en vertu de l'article 4, paragraphe 1, point d), du règlement (UE) n° 1024/2013, d'accorder aux entités importantes soumises à la surveillance prudentielle l'autorisation préalable de réduire, de rembourser ou de racheter des instruments de fonds propres de base de catégorie 1 qu'elles ont émis, dans le respect des dispositions du droit national et de rembourser ou de racheter des instruments de fonds propres additionnels de catégorie 1 ou des instruments de fonds propres de catégorie 2, selon le cas, avant leur date d'échéance.
- (5) Lorsque la BCE examine une demande d'autorisation préalable présentée par une entité importante soumise à la surveillance prudentielle en vue de réduire ses fonds propres, elle applique l'article 78 du règlement (UE) n° 575/2013 et le chapitre IV, section 2, du règlement délégué (UE) n° 241/2014 de la Commission <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 176 du 27.6.2013, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 287 du 29.10.2013, p. 63.

<sup>(3)</sup> JO L 141 du 1.6.2017, p. 14.

<sup>(4)</sup> Règlement délégué (UE) n° 241/2014 de la Commission du 7 janvier 2014 complétant le règlement (UE) n° 575/2013 du Parlement européen et du Conseil par des normes techniques de réglementation concernant les exigences de fonds propres applicables aux établissements (JO L 74 du 14.3.2014, p. 8).

- (6) La BCE, en tant qu'autorité compétente, est appelée à prendre chaque année un grand nombre de décisions en matière de fonds propres. Afin de faciliter le processus décisionnel, une décision de délégation s'avère nécessaire pour l'adoption de telles décisions. La Cour de justice de l'Union européenne a reconnu la nécessité des délégations de pouvoirs pour permettre à une institution appelée à prendre un nombre considérable d'actes décisionnels de remplir sa fonction. De même, elle a reconnu que la nécessité d'assurer la capacité de fonctionnement des organes de décision était un principe inhérent à tout système institutionnel <sup>(1)</sup>.
- (7) Il convient que la délégation de pouvoirs de décision soit limitée et proportionnée, et que sa portée soit clairement définie.
- (8) La décision (UE) 2017/933 (BCE/2016/40) précise la procédure à suivre pour adopter des décisions de délégation en matière de surveillance prudentielle ainsi que les personnes auxquelles peuvent être délégués des pouvoirs de décision. Cette décision n'a aucune incidence sur l'exercice, par la BCE, de ses missions de surveillance prudentielle et est sans préjudice de la compétence du conseil de surveillance prudentielle pour proposer des projets complets de décisions au conseil des gouverneurs.
- (9) Lorsque les critères d'adoption d'une décision déléguée, tels qu'énoncés dans la présente décision, ne sont pas remplis, il convient d'adopter les décisions conformément à la procédure de non-objection prévue à l'article 26, paragraphe 8, du règlement (UE) n° 1024/2013, ainsi qu'à l'article 13 octies de la décision BCE/2004/2 <sup>(2)</sup>. En outre, il convient également de recourir à la procédure de non-objection si, en raison de l'insuffisance des informations fournies par l'entité importante soumise à la surveillance prudentielle ou de la complexité de l'évaluation, les responsables de service ont des doutes quant au respect des critères d'évaluation aux fins des décisions en matière de fonds propres.
- (10) Conformément à l'article 24 du règlement (UE) n° 1024/2013, les décisions de surveillance prudentielle de la BCE peuvent faire l'objet d'un réexamen administratif ainsi que précisé dans la décision BCE/2014/16 <sup>(3)</sup>. Lors d'un tel réexamen administratif, le conseil de surveillance prudentielle doit tenir compte de l'avis de la commission administrative de réexamen et soumettre au conseil des gouverneurs un nouveau projet de décision en vue de son adoption selon la procédure de non-objection,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

#### **Définitions**

Aux fins de la présente décision, on entend par:

- 1) «décision en matière de fonds propres»: une décision de la BCE relative à l'autorisation préalable de classer un instrument en tant qu'instrument de fonds propres de base de catégorie 1, instrument de fonds propres additionnels de catégorie 1 ou instrument de fonds propres de catégorie 2 ainsi qu'aux réductions des fonds propres;
- 2) «réduction des fonds propres»: toute opération visée à l'article 77 du règlement (UE) n° 575/2013;
- 3) «réductions avec remplacement»: les réductions des fonds propres visées à l'article 78, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) n° 575/2013;
- 4) «réductions sans remplacement»: les réductions des fonds propres visées à l'article 78, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) n° 575/2013;
- 5) «liste de l'ABE»: une liste établie, tenue à jour et publiée <sup>(4)</sup> par l'ABE conformément à l'article 26, paragraphe 3, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 575/2013, répertoriant toutes les formes d'instruments de capital dans chaque État membre qui sont éligibles en tant qu'instruments de fonds propres de base de catégorie 1 sur la base des informations reçues de chaque autorité compétente;
- 6) «instrument de fonds propres de base de catégorie 1», «instrument de fonds propres additionnels de catégorie 1» et «instrument de fonds propres de catégorie 2»: un instrument de capital éligible, respectivement, en tant qu'instrument de fonds propres de base de catégorie 1, instrument de fonds propres additionnels de catégorie 1 ou instrument de fonds propres de catégorie 2 en vertu du règlement (UE) n° 575/2013;
- 7) «instrument de remplacement»: l'instrument de capital qui remplace l'instrument de capital qu'il est prévu de réduire, de racheter ou de rembourser au sens de l'article 78, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) n° 575/2013;

<sup>(1)</sup> Arrêts du 23 septembre 1986, AKZO Chemie/Commission, 5/85, EU:C:1986:328, point 37, et du 26 mai 2005, Tralli/BCE, C-301/02 P, EU:C:2005:306, point 59.

<sup>(2)</sup> Décision BCE/2004/2 du 19 février 2004 portant adoption du règlement intérieur de la Banque centrale européenne (JO L 80 du 18.3.2004, p. 33).

<sup>(3)</sup> Décision BCE/2014/16 du 14 avril 2014 concernant la mise en place d'une commission administrative de réexamen et ses règles de fonctionnement (JO L 175 du 14.6.2014, p. 47).

<sup>(4)</sup> Publiée sur le site internet de l'ABE, à l'adresse suivante: [www.eba.europa.eu](http://www.eba.europa.eu).

- 8) «instrument remplacé»: l'instrument de capital qui doit faire l'objet de l'opération visée à l'article 77 du règlement (UE) n° 575/2013 et être remplacé par un instrument de remplacement dans le cadre d'une réduction avec remplacement en vertu de l'article 78, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) n° 575/2013;
- 9) «ratio de fonds propres de base de catégorie 1», «ratio de fonds propres de catégorie 1» et «ratio de fonds propres total»: respectivement, le ratio de fonds propres de base de catégorie 1, le ratio de fonds propres de catégorie 1 et le ratio de fonds propres total visés à l'article 92, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 575/2013;
- 10) «décision SREP»: la décision adoptée par la BCE sur le fondement de l'article 16 du règlement (UE) n° 1024/2013 à l'issue du processus annuel de contrôle et d'évaluation prudentiels (*Supervisory Review and Evaluation Process* — SREP) au sens de l'article 97 de la directive 2013/36/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> et qui établit des exigences prudentielles;
- 11) «décision de délégation» et «décision déléguée»: une décision de délégation et une décision déléguée au sens de l'article 3, point 2) et point 4), respectivement, de la décision (UE) 2017/933 (BCE/2016/40);
- 12) «responsables de service»: les responsables de service de la BCE à qui le pouvoir d'adopter des décisions en matière de fonds propres est délégué;
- 13) «procédure de non-objection»: la procédure prévue à l'article 26, paragraphe 8, du règlement (UE) n° 1024/2013 et précisée à l'article 13 octies de la décision BCE/2004/2;
- 14) «décision négative»: une décision qui n'accorde pas ou n'accorde pas en totalité l'autorisation sollicitée par l'entité importante soumise à la surveillance prudentielle. Une décision comprenant des dispositions accessoires telles que des conditions ou des obligations est considérée comme une décision négative à moins que lesdites dispositions accessoires a) garantissent que l'entité soumise à la surveillance prudentielle remplit les exigences du droit de l'Union pertinentes visées à l'article 3, paragraphe 4, à l'article 4, paragraphe 3, et à l'article 5, paragraphe 6, et aient été convenues par écrit ou b) se bornent à reformuler une ou plusieurs des exigences existantes que l'établissement doit respecter en vertu des dispositions visées à l'article 3, paragraphe 4, à l'article 4, paragraphe 3, et à l'article 5, paragraphe 6, ou demandent des informations sur le respect d'une ou de plusieurs de ces exigences;
- 15) «entité importante soumise à la surveillance prudentielle»: une entité importante soumise à la surveillance prudentielle au sens de l'article 2, point 16, du règlement (UE) n° 468/2014 de la Banque centrale européenne (BCE/2014/17) <sup>(2)</sup>.

#### Article 2

##### Délégation des décisions en matière de fonds propres

1. Conformément à l'article 4 de la décision (UE) 2017/933 (BCE/2016/40), le conseil des gouverneurs délègue, par la présente décision, l'adoption des décisions concernant a) l'autorisation préalable aux fins de la classification d'instruments de capital en tant qu'instruments de fonds propres de base de catégorie 1 en vertu de l'article 26, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 575/2013; b) l'autorisation préalable aux fins de la classification d'instruments de capital en tant qu'instruments de fonds propres additionnels de catégorie 1 ou instruments de fonds propres de catégorie 2, lorsque le droit national l'exige; et c) l'autorisation préalable aux fins des réductions des fonds propres en vertu de l'article 77 du règlement (UE) n° 575/2013, aux responsables de services nommés par le directoire conformément à l'article 5 de ladite décision.
2. Les décisions en matière de fonds propres visées au paragraphe 1 sont adoptées au moyen d'une décision déléguée si les critères d'adoption des décisions déléguées énoncés aux articles 3, 4 et 5 sont remplis.
3. Les décisions en matière de fonds propres ne sont pas adoptées au moyen d'une décision déléguée si l'insuffisance des informations ou la complexité de l'évaluation requiert qu'elles soient adoptées conformément à la procédure de non-objection.

#### Article 3

##### Critères d'adoption des décisions déléguées concernant l'autorisation préalable de classer des instruments en tant qu'instruments de fonds propres de base de catégorie 1

1. Les décisions relatives à la classification d'instruments de capital en tant qu'instruments de fonds propres de base de catégorie 1 sont prises au moyen d'une décision déléguée si le type des instruments pour lesquels une autorisation préalable est demandée figure dans la liste de l'ABE à la date de réception de la demande par la BCE.
2. Les décisions négatives et les décisions en vertu de l'article 31 du règlement (UE) n° 575/2013 ne sont pas adoptées au moyen d'une décision déléguée.

<sup>(1)</sup> Directive 2013/36/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 concernant l'accès à l'activité des établissements de crédit et la surveillance prudentielle des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, modifiant la directive 2002/87/CE et abrogeant les directives 2006/48/CE et 2006/49/CE (JO L 176 du 27.6.2013, p. 338).

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 468/2014 de la Banque centrale européenne du 16 avril 2014 établissant le cadre de la coopération au sein du mécanisme de surveillance unique entre la Banque centrale européenne, les autorités compétentes nationales et les autorités désignées nationales (le «règlement-cadre MSU») (BCE/2014/17) (JO L 141 du 14.5.2014, p. 1).

3. Lorsque, en vertu des paragraphes 1 et 2, une décision relative à la classification d'instruments de capital en tant qu'instruments de fonds propres de base de catégorie 1 ne peut pas être adoptée au moyen d'une décision déléguée, elle est adoptée conformément à la procédure de non-objection.

4. L'évaluation relative à la classification d'instruments de capital en tant qu'instruments de fonds propres de base de catégorie 1 est effectuée conformément aux articles 27, 28 et 29 du règlement (UE) n° 575/2013 ainsi qu'aux articles 4 à 11 du règlement délégué (UE) n° 241/2014.

#### Article 4

### **Critères d'adoption des décisions déléguées concernant l'autorisation préalable de classer des instruments en tant qu'instruments de fonds propres additionnels de catégorie 1 ou instruments de fonds propres de catégorie 2**

1. Lorsqu'une autorisation préalable est exigée en vertu du droit national, les décisions relatives à l'autorisation préalable de classer des instruments de capital en tant qu'instruments de fonds propres additionnels de catégorie 1 ou instruments de fonds propres de catégorie 2 sont prises au moyen d'une décision déléguée.

2. Les décisions négatives ne sont pas adoptées au moyen d'une décision déléguée et sont adoptées conformément à la procédure de non-objection.

3. L'évaluation relative à la classification d'instruments en tant qu'instruments de fonds propres additionnels de catégorie 1 ou instruments de fonds propres de catégorie 2 est effectuée conformément aux articles 52, 53, 54 et 63 du règlement (UE) n° 575/2013 ainsi qu'aux articles 8, 9 et 20 à 24 bis du règlement délégué (UE) n° 241/2014.

#### Article 5

### **Critères d'adoption des décisions déléguées concernant une autorisation préalable aux fins des réductions des fonds propres**

1. Les décisions concernant une autorisation préalable aux fins d'une réduction des fonds propres sont prises au moyen d'une décision déléguée lorsque les conditions du paragraphe 2 ou celles du paragraphe 3 sont remplies.

2. En ce qui concerne les réductions avec remplacement, les décisions sont adoptées au moyen d'une décision déléguée si:

- a) l'instrument de remplacement est un instrument de fonds propres de base de catégorie 1 dont le montant nominal total est au moins égal au montant nominal de l'instrument remplacé; ou
- b) l'instrument de remplacement est un instrument de fonds propres additionnels de catégorie 1 dont le montant nominal total est au moins égal au montant nominal de l'instrument remplacé, si l'instrument remplacé est un instrument de fonds propres additionnels de catégorie 1; ou
- c) l'instrument de remplacement est un instrument de fonds propres additionnels de catégorie 1 ou un instrument de fonds propres de catégorie 2 dont le montant nominal total est au moins égal au montant nominal de l'instrument remplacé, si l'instrument remplacé est un instrument de fonds propres de catégorie 2.

3. En ce qui concerne les réductions sans remplacement, les décisions sont adoptées au moyen d'une décision déléguée si:

- a) à l'issue de la réduction, les fonds propres excèdent et devraient, selon les estimations, continuer à excéder, pendant au moins trois exercices après la date de la demande, la somme des exigences énoncées à l'article 92, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 575/2013, de l'exigence de fonds propres énoncée à l'article 16, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 1024/2013, de l'exigence globale de coussin de fonds propres telle que définie à l'article 128, point 6), de la directive 2013/36/UE et de la recommandation de fonds propres au titre du deuxième pilier telle qu'exposée dans la dernière décision SREP disponible; et
- b) l'impact de la réduction sur le ratio de fonds propres de base de catégorie 1, le ratio de fonds propres de catégorie 1 et le ratio de fonds propres total est inférieur à 100 points de base.

4. Les décisions négatives ne sont pas adoptées au moyen d'une décision déléguée.

5. Lorsque, en vertu des paragraphes 1 à 4, une décision concernant une réduction des fonds propres ne peut être adoptée au moyen d'une décision déléguée, elle est adoptée conformément à la procédure de non-objection.

6. L'évaluation relative à une réduction des fonds propres est effectuée conformément à l'article 78 du règlement (UE) n° 575/2013 et au chapitre IV, section 2, du règlement délégué (UE) n° 241/2014.

*Article 6***Disposition transitoire**

La présente décision ne s'applique pas aux demandes présentées à la BCE avant l'entrée en vigueur de la présente décision.

*Article 7***Entrée en vigueur**

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour qui suit celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Francfort-sur-le-Main, le 15 mars 2018.

*Le président de la BCE*  
Mario DRAGHI

---

**DÉCISION (UE) 2018/547 DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE****du 27 mars 2018****désignant les responsables de service habilités à adopter des décisions déléguées en matière de fonds propres (BCE/2018/11)**

LE DIRECTOIRE DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu les statuts du Système européen de banques centrales et de la Banque centrale européenne, et notamment leur article 11.6,

vu la décision (UE) 2017/933 de la Banque centrale européenne du 16 novembre 2016 relative à un cadre général de délégation des pouvoirs de décision pour des instruments juridiques concernant des missions de surveillance prudentielle (BCE/2016/40) <sup>(1)</sup>, et notamment ses articles 4 et 5,

vu la décision (UE) 2018/546 de la Banque centrale européenne du 15 mars 2018 relative à la délégation du pouvoir d'adopter des décisions en matière de fonds propres (BCE/2018/10) <sup>(2)</sup>, et notamment son article 2,

vu la décision BCE/2004/2 du 19 février 2004 portant adoption du règlement intérieur de la Banque centrale européenne <sup>(3)</sup>, et notamment son article 10,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de faire face au nombre considérable de décisions que la Banque centrale européenne (BCE) doit adopter aux fins de l'exécution de ses missions de surveillance prudentielle, une procédure d'adoption de certaines décisions déléguées a été instaurée.
- (2) Une décision de délégation prend effet dès l'adoption, par le directoire, d'une décision désignant un ou plusieurs responsables de service habilités à prendre des décisions en vertu de cette décision de délégation.
- (3) Il convient que le directoire tienne compte de l'importance de la décision de délégation ainsi que du nombre de destinataires auxquels les décisions déléguées doivent être adressées lorsqu'il nomme les responsables de service.
- (4) La présidente du conseil de surveillance prudentielle a été consultée sur la désignation des responsables de service à qui il convient de déléguer le pouvoir de prendre des décisions en matière de fonds propres,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier***Décisions déléguées en matière de fonds propres**

Conformément à l'article 2 de la décision (UE) 2018/546 (BCE/2018/10), les décisions déléguées sont adoptées par l'un des responsables de service suivants:

- a) le directeur général de la direction générale de la surveillance microprudentielle I, si la surveillance prudentielle de l'entité soumise à la surveillance prudentielle concernée ou du groupe soumis à la surveillance prudentielle concerné est effectuée par la direction générale de la surveillance microprudentielle I;
- b) le directeur général de la direction générale de la surveillance microprudentielle II, si la surveillance prudentielle de l'entité soumise à la surveillance prudentielle concernée ou du groupe soumis à la surveillance prudentielle concerné est effectuée par la direction générale de la surveillance microprudentielle II; ou
- c) en cas d'indisponibilité d'un directeur général, son directeur général adjoint.

<sup>(1)</sup> JO L 141 du 1.6.2017, p. 14.

<sup>(2)</sup> Voir page 105 du présent Journal officiel.

<sup>(3)</sup> JO L 80 du 18.3.2004, p. 33.



*Article 2***Entrée en vigueur**

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

Fait à Francfort-sur-le-Main, le 27 mars 2018.

*Le président de la BCE*  
Mario DRAGHI

---

## RECTIFICATIFS

**Rectificatif au règlement (UE) 2018/120 du Conseil du 23 janvier 2018 établissant, pour 2018, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de pêche de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union et modifiant le règlement (UE) 2017/127**

*(«Journal officiel de l'Union européenne» L 27 du 31 janvier 2018)*

Page 56, annexe I A «Skagerrak, Kattegat, sous-zones CIEM 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 et 14, eaux de l'Union de la zone COPACE et eaux de la Guyane», à la ligne relative à l'espèce «Merlan bleu *Micromesistius poutassou*» dans la zone «Eaux de l'Union et eaux internationales des zones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8a, 8b, 8d, 8e, 12 et 14 (WHB/1X14)»:

*au lieu de:* «Portugal 4 826 <sup>(1)</sup> <sup>(3)</sup>»,

*lire:* «Portugal 4 826 <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>».

---



ISSN 1977-0693 (édition électronique)  
ISSN 1725-2563 (édition papier)



**Office des publications de l'Union européenne**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**FR**