I

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

DIRECTIVES

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

(refonte)

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 71 et 156,

vu la proposition de la Commission,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ⁽³⁾ et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel ⁽⁴⁾ ont été modifiées de façon substantielle par la directive

2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte desdites directives et, dans un but de simplification, de rassembler leurs dispositions en un texte unique.

(2) Pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, en mettant en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques, comme prévu à l'article 155 du traité.

(3) Par la signature du protocole adopté à Kyoto le 12 décembre 1997, l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Ces objectifs nécessitent un rééquilibrage des différents modes de transport, et donc une compétitivité accrue du transport ferroviaire.

(4) La stratégie de la Communauté relative à l'intégration des questions d'environnement et de développement durable dans sa politique des transports rappelle la nécessité d'agir pour réduire l'impact environnemental des transports.

⁽¹⁾ JO C 256 du 27.10.2007, p. 39.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 11 décembre 2007 et décision du Conseil du 14 mai 2008.

⁽³⁾ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/32/CE de la Commission (JO L 141 du 2.6.2007, p. 63).

⁽⁴⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/32/CE.

⁽⁵⁾ Directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 164 du 30.4.2004, p. 114); rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 40.

- (5) L'exploitation en service commercial de trains le long du réseau ferroviaire nécessite notamment une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celles des véhicules, mais aussi une interconnexion efficace des systèmes d'information et de communication des différents gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires. Le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût dépendent de cette cohérence et de cette interconnexion et c'est sur ces dernières que repose notamment l'interopérabilité du système ferroviaire.
- (6) Les États membres ont la responsabilité de s'assurer du respect des règles de sécurité, de santé et de protection des consommateurs qui s'appliquent aux réseaux de chemins de fer en général lors de la conception, de la construction, de la mise en service et durant l'exploitation.
- (7) Les réglementations nationales ainsi que les règlements internes et les spécifications techniques que les chemins de fer appliquent présentent des différences importantes du fait qu'elles intègrent des techniques particulières à l'industrie nationale et prescrivent des dimensions et des dispositifs particuliers ainsi que des caractéristiques spéciales. Cette situation s'oppose à ce que les trains puissent circuler dans de bonnes conditions sur l'ensemble du réseau communautaire.
- (8) Cette situation a, au fil des années, créé des liens très étroits entre les industries ferroviaires nationales et les chemins de fer nationaux, au détriment de l'ouverture effective des marchés. Ces industries doivent disposer, pour pouvoir développer leur compétitivité à l'échelle mondiale, d'un marché européen ouvert et concurrentiel.
- (9) Il y a donc lieu de définir pour l'ensemble de la Communauté des exigences essentielles qui s'appliquent à son système ferroviaire.
- (10) Pour réaliser cet objectif, une première mesure a été prise par le Conseil le 23 juillet 1996 avec l'adoption de la directive 96/48/CE. Ensuite, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2001/16/CE.
- (11) L'entrée en vigueur de la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽¹⁾, de la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽²⁾, et de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ⁽³⁾ a eu des conséquences sur la mise en œuvre de l'interopérabilité. L'extension des droits d'accès doit se faire, comme dans le cas des autres modes de transport, parallèlement à la mise en œuvre des mesures d'harmonisation nécessaires. Par conséquent, il est nécessaire de mettre en œuvre l'interopérabilité sur la totalité du réseau en élargissant progressivement le champ d'application territorial de la directive 2001/16/CE. Il convient également d'étendre la base juridique de la directive 2001/16/CE pour y inclure l'article 71 du traité, sur lequel la directive 2001/12/CE est fondée.
- (12) La mise au point des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) a montré qu'il est nécessaire de clarifier la relation entre les exigences essentielles et les STI, d'une part, et les normes européennes et autres documents à vocation normative, d'autre part. En particulier, il convient de bien faire la différence entre les normes ou parties de normes qu'il est indispensable de rendre obligatoires pour atteindre les objectifs de la présente directive et les normes «harmonisées» qui ont été mises au point dans l'esprit de la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation.
- (13) En règle générale, les spécifications européennes sont mises au point dans l'esprit de la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation. Elles permettent d'obtenir une présomption de conformité par rapport à certaines exigences essentielles de la présente directive, notamment dans le cas des constituants d'interopérabilité et des interfaces. Ces spécifications européennes, ou les parties applicables de celles-ci, ne sont pas obligatoires et aucune référence explicite ne peut y être faite dans les STI. Les références de ces spécifications européennes font l'objet d'une publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, et les États membres publient les références des normes nationales qui transposent les normes européennes.
- (14) Dans certains cas, lorsque cela est strictement nécessaire pour réaliser les objectifs de la présente directive, les STI peuvent contenir une référence explicite à des normes ou spécifications européennes. Cette référence explicite a des conséquences qu'il convient de préciser; en particulier, ces normes ou spécifications européennes deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable.
- (15) Une STI fixe toutes les conditions à respecter par un constituant d'interopérabilité, ainsi que la procédure à suivre pour l'évaluation de la conformité. De plus, il faut préciser que tout constituant doit être soumis à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans les STI et être accompagné du certificat correspondant.
- (16) Lors de l'élaboration de nouvelles STI, l'objectif devrait toujours être d'assurer la compatibilité avec les systèmes autorisés existants. Cela contribue à promouvoir la compétitivité du transport ferroviaire et évite de créer des coûts supplémentaires inutiles en rendant nécessaire le réaménagement ou le renouvellement de sous-systèmes

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

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

(3) JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/58/CE (JO L 315 du 3.12.2007, p. 44).

autorisés existants pour assurer une compatibilité a posteriori. Dans des cas exceptionnels, lorsqu'il n'est pas possible d'assurer la compatibilité, des STI peuvent établir le cadre nécessaire pour décider s'il peut y avoir lieu de réautoriser les sous-systèmes existants et de fixer les délais correspondants.

- (17) Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire de demander aux États membres d'attribuer un code d'identification à chaque véhicule mis en service. Le véhicule devrait être ensuite enregistré dans un registre national du matériel roulant. Les registres doivent pouvoir être consultés par tous les États membres et par certains acteurs économiques de la Communauté. Ils devraient être cohérents en ce qui concerne le format des données. Les registres devraient, par conséquent, faire l'objet de spécifications communes, fonctionnelles et techniques.
- (18) Il y a lieu de préciser la procédure à suivre dans le cas des exigences essentielles applicables à un sous-système mais qui n'ont pas encore fait l'objet de spécifications détaillées dans la STI correspondante. Dans de tels cas, il convient que les organismes chargés des procédures d'évaluation de la conformité et de vérification soient les organismes notifiés visés à l'article 20 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE.
- (19) La distinction entre système ferroviaire à grande vitesse et système ferroviaire conventionnel ne justifie pas l'existence de deux directives distinctes. Les procédures de développement des STI sont identiques pour les deux systèmes, de même que les procédures à respecter pour la certification des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes. Les exigences essentielles sont pratiquement identiques, de même que la subdivision du système en sous-systèmes qui doivent faire l'objet de spécifications techniques. D'autre part, les trains devant pouvoir circuler librement du réseau à grande vitesse au réseau conventionnel, les spécifications techniques des deux systèmes se recouvrent en grande partie. Les travaux de développement des STI ont d'ailleurs montré que, pour certains sous-systèmes, une seule STI peut servir les deux systèmes. Il est donc opportun de combiner les directives 96/48/CE et 2001/16/CE.
- (20) La directive 2004/50/CE prévoyait une extension progressive du champ d'application de la directive 2001/16/CE au fur et à mesure de l'adoption de nouvelles STI ou de la révision de STI existantes. Le champ d'application de la présente directive se compose, lors de son entrée en vigueur, des réseaux européens conventionnels et à grande vitesse tels qu'ils sont définis dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽¹⁾, de même que les véhicules susceptibles de circuler sur ces réseaux. Ce champ d'application sera étendu progressivement à l'ensemble du réseau et à l'ensemble des véhicules, à condition qu'une analyse d'impact en démontre l'intérêt économique.
- (21) Compte tenu de l'approche progressive visant à la suppression des obstacles à l'interopérabilité du système

ferroviaire et du temps nécessaire pour adopter les STI, il convient d'éviter que les États membres adoptent de nouvelles règles nationales ou s'engagent dans des projets qui accroissent la diversité du système existant.

- (22) L'adoption d'une approche progressive répond aux besoins particuliers de l'objectif d'interopérabilité du système ferroviaire, système caractérisé par un patrimoine ancien d'infrastructures et de véhicules nationaux, dont l'adaptation ou le renouvellement impliquent des investissements lourds et tient compte du fait qu'il convient de veiller tout particulièrement à ne pas pénaliser économiquement le rail par rapport aux autres modes de transport.
- (23) Le Parlement européen, dans ses résolutions législatives du 10 mars 1999 sur le paquet ferroviaire, a demandé que l'ouverture progressive du secteur ferroviaire aille de pair avec des mesures d'harmonisation technique aussi rapides et efficaces que possible.
- (24) Le Conseil a demandé, lors de sa réunion du 6 octobre 1999, à la Commission de proposer une stratégie relative à l'amélioration de l'interopérabilité des transports ferroviaires et à la réduction des goulets d'étranglement, pour permettre l'élimination rapide des obstacles techniques, administratifs et économiques à l'interopérabilité des réseaux tout en garantissant un niveau élevé de sécurité ainsi que la formation et la qualification du personnel concerné.
- (25) En application de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires ⁽²⁾, les entreprises ferroviaires doivent avoir un accès accru aux réseaux ferroviaires des États membres, ce qui, en conséquence, nécessite l'interopérabilité des infrastructures, des équipements, du matériel roulant et des systèmes de gestion et d'exploitation, y compris les qualifications professionnelles et les conditions d'hygiène et de sécurité au travail du personnel nécessaires pour l'exploitation et l'entretien des sous-systèmes visés ainsi que pour la mise en œuvre de chaque STI. Toutefois, la présente directive n'a pas pour objectif de réaliser, directement ou indirectement, une harmonisation des conditions de travail dans le secteur ferroviaire.
- (26) Compte tenu de l'étendue et de la complexité du système ferroviaire, il s'est révélé nécessaire, pour des raisons pratiques, de le décomposer en sous-systèmes, comme suit: infrastructures, systèmes de contrôle-commande et de signalisation, énergie, matériel roulant, exploitation et gestion du trafic, entretien et applications télématiques au service des passagers et au service du fret. Pour chacun de ces sous-systèmes, il faut, pour l'ensemble de la Communauté, préciser les exigences essentielles et déterminer les spécifications techniques nécessaires pour y satisfaire, notamment en ce qui concerne les constituants et les interfaces. Ce même système se décompose en éléments respectivement fixes et mobiles comprenant, d'une part, le

⁽¹⁾ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/58/CE.

réseau, constitué de lignes, de gares, de terminaux et de tout type d'équipement fixe nécessaire pour en assurer l'exploitation sûre et continue et, d'autre part, l'ensemble des véhicules circulant sur ce réseau. Par conséquent, aux fins de la présente directive, un véhicule est constitué d'un sous-système (le matériel roulant) ainsi que, le cas échéant, de différentes parties d'autres sous-systèmes (principalement la partie embarquée des sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation, ainsi que d'énergie).

- (27) Il importe que la mise en œuvre des dispositions relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire ne crée pas des entraves injustifiées, du point de vue du rapport coûts/avantages, au maintien du réseau ferroviaire existant de chaque État membre, tout en s'efforçant de préserver l'objectif de l'interopérabilité.
- (28) Les STI ont également un impact sur les conditions d'utilisation du mode ferroviaire par les usagers, et, par conséquent, il y a lieu de consulter ces derniers sur les aspects qui les concernent.
- (29) Il convient de permettre la non-application, par l'État membre concerné, de certaines STI dans des cas particuliers, et prévoir des procédures pour assurer que ces dérogations sont justifiées. L'article 155 du traité exige que l'action de la Communauté dans le domaine de l'interopérabilité tienne compte de la viabilité économique potentielle des projets.
- (30) Il y a lieu que l'élaboration et l'application des STI au système ferroviaire n'entravent pas l'innovation technologique et que celle-ci aille dans le sens d'une amélioration des performances économiques.
- (31) Il convient de mettre à profit l'interopérabilité du système ferroviaire, s'agissant notamment du fret, pour mettre en œuvre les conditions d'une meilleure interopérabilité intermodale.
- (32) Pour satisfaire aux dispositions appropriées concernant les procédures de passation des marchés dans le secteur ferroviaire, et notamment à la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, il y a lieu que les entités adjudicatrices incluent les spécifications techniques dans les documents généraux ou dans les cahiers des charges propres à chaque marché. À cette fin, il est nécessaire de créer un ensemble de spécifications européennes pour servir de références à ces spécifications techniques.
- (33) Un système international de normalisation, qui soit en mesure de produire des normes utilisées effectivement par les partenaires du commerce international et qui satisfasse aux exigences de la politique communautaire, présente un

intérêt pour la Communauté. Par conséquent, il convient que les organismes européens de normalisation poursuivent leur coopération avec les organisations internationales de normalisation.

- (34) Les entités adjudicatrices définissent les spécifications supplémentaires qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes. Il importe que ces spécifications satisfassent aux exigences essentielles, harmonisées sur le plan communautaire, auxquelles doit répondre le système ferroviaire.
- (35) Il y a lieu de fonder les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants sur l'utilisation des modules qui font l'objet de la décision 93/465/CEE du Conseil ⁽²⁾. Il y a lieu d'élaborer, dans toute la mesure du possible, en vue de favoriser le développement des industries concernées, les procédures faisant appel au système d'assurance qualité.
- (36) La conformité des constituants est principalement liée à leur domaine d'utilisation qui vise à garantir l'interopérabilité du système, et pas seulement à leur libre circulation sur le marché communautaire. L'évaluation de l'aptitude à l'emploi s'applique dans le cas des constituants les plus critiques pour la sécurité, la disponibilité ou l'économie du système. Par conséquent, il n'est pas nécessaire que le fabricant appose le marquage «CE» sur les constituants soumis aux dispositions de la présente directive. À partir de l'évaluation de la conformité et/ou de l'aptitude à l'emploi, la déclaration de conformité du fabricant devrait suffire.
- (37) Les fabricants sont toutefois tenus d'apposer, pour certains constituants, le marquage «CE» attestant leur conformité à d'autres dispositions communautaires les concernant.
- (38) Lorsqu'une STI entre en vigueur, un certain nombre des constituants d'interopérabilité sont déjà sur le marché. Il est nécessaire de prévoir une période de transition afin que ces constituants puissent être intégrés dans un sous-système même s'ils ne sont pas strictement conformes à cette STI.
- (39) Il y a lieu de soumettre les sous-systèmes constituant le système ferroviaire à une procédure de vérification. Cette vérification doit permettre aux autorités chargées d'autoriser la mise en service d'être assurées que, au stade du projet, de la construction et de la mise en service, le résultat est conforme aux dispositions réglementaires, techniques et opérationnelles qui sont en vigueur. Elle doit également permettre aux constructeurs de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit le pays. Il y a donc lieu d'établir un ou plusieurs modules définissant les principes et les conditions de la vérification «CE» des sous-systèmes.

⁽¹⁾ Directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux (JO L 134 du 30.4.2004, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 213/2008 de la Commission (JO L 74 du 15.3.2008, p. 1).

⁽²⁾ Décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique (JO L 220 du 30.8.1993, p. 23).

- (40) Après la mise en service d'un sous-système, il convient de s'assurer que ce sous-système est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant. La responsabilité du respect de ces exigences incombe, en vertu de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (directive sur la sécurité ferroviaire) ⁽¹⁾, au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise ferroviaire, chacun pour ses propres sous-systèmes. Les États membres peuvent vérifier le respect de ces exigences lors de l'octroi des certificats de sécurité et des agréments de sécurité conformément aux articles 10 et 11 de la directive sur la sécurité ferroviaire.
- (41) En ce qui concerne les véhicules, la procédure de mise en service devrait être clarifiée, compte tenu de la définition du «véhicule», lequel se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes. Par ailleurs, comme les directives 96/48/CE et 2001/16/CE traitent de sous-systèmes nouveaux et réaménagés, et que la directive 2004/49/CE traite de véhicules en service, toutes les dispositions concernant les autorisations de mise en service de véhicules devraient être intégrées dans la présente directive. En outre, afin de faciliter la mise en service des véhicules et de réduire les charges administratives, une procédure d'autorisation de types de véhicules devrait être ajoutée. Pour faciliter cette procédure et contribuer au recensement des types de véhicules, il conviendrait d'établir un registre européen des types autorisés de véhicules, lequel devrait être tenu par l'Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée «Agence»).
- (42) L'expérience a démontré que la mise en œuvre de cette procédure au niveau national est souvent compliquée et soumise à des prescriptions nationales différentes qui manquent de transparence, ou même font double emploi. Elle constitue ainsi un obstacle important à la création de nouvelles entreprises ferroviaires, notamment dans le domaine du fret. Il convient, par conséquent, d'apporter des précisions et des simplifications aux procédures d'autorisation des véhicules. Premièrement, il conviendrait d'établir le principe général selon lequel une seule autorisation suffit pour l'ensemble du réseau ferroviaire de la Communauté. Deuxièmement, la procédure d'autorisation de véhicules conformes aux STI devrait être plus simple et plus rapide que dans le cas de véhicules non conformes. Troisièmement, il conviendrait d'appliquer, dans toute la mesure du possible, le principe de reconnaissance mutuelle: lorsqu'un véhicule a déjà été mis en service dans un État membre, les autres États membres ne devraient pas invoquer des règles nationales pour imposer des exigences inutiles et des vérifications redondantes, à moins que celles-ci soient strictement nécessaires pour vérifier la compatibilité technique du véhicule avec le réseau concerné. À cette fin, il conviendrait de classer les règles nationales et de les comparer sur la base d'une liste de contrôle pour déterminer dans quelle mesure des règles nationales peuvent être déclarées équivalentes en termes d'exigences, de performances et de sécurité. Quatrièmement, il y aurait lieu de veiller au principe de sécurité juridique quant au résultat de la procédure. À cette fin, en l'absence de décision d'une autorité nationale de sécurité dans les délais prescrits, un demandeur devrait être autorisé à mettre un véhicule en service. Une telle autorisation ne serait possible que si le véhicule a déjà été autorisé dans un autre État membre. En outre, l'utilisation d'un tel véhicule ne serait possible que par une entreprise ferroviaire ou par un gestionnaire d'infrastructures dûment certifiés conformément à la directive 2004/49/CE, et sous leur pleine responsabilité.
- (43) Les procédures d'autorisation pour les véhicules conformes et non conformes aux STI sont différentes. Il peut y avoir des cas où le choix de la procédure n'est pas simple. Les véhicules considérés conformes aux STI devraient être ceux pour lesquels toutes les STI concernées sont entrées en vigueur, y compris, au minimum, les STI sur le matériel roulant. Cela signifierait qu'une grande partie des exigences essentielles ont été définies. Par exemple, jusqu'à ce que la STI conventionnelle sur les locomotives soit entrée en vigueur, les locomotives seraient considérées comme des véhicules non conformes aux STI, même dans le cas où elles se conformeraient à d'autres STI pertinentes en vigueur au moment de leur mise en service.
- (44) Si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI, ils sont clairement recensés dans une annexe de la STI en tant que «points ouverts». Lorsqu'un véhicule conforme aux STI a déjà été autorisé dans un État membre, les autorisations supplémentaires devraient couvrir uniquement les points ouverts qui ont trait à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau.
- (45) La liste des paramètres à contrôler pour la mise en service de véhicules non conformes aux STI constitue un élément déterminant pour assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires, notamment pour ce qui est des véhicules existants. Cette liste tient compte de l'expérience acquise sur un nombre limité de réseaux. Il est par conséquent nécessaire que l'Agence réexamine les paramètres figurant à l'annexe VII et adresse à la Commission les recommandations qu'elle juge appropriées.
- (46) Il convient de fonder la procédure de vérification «CE» sur les STI. Ces STI sont soumises aux dispositions de l'article 18 de la directive 93/38/CEE. Les organismes notifiés qui sont chargés d'instruire les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants ainsi que la procédure de vérification des sous-systèmes doivent, en particulier en l'absence de spécification européenne, coordonner leurs décisions de la manière la plus étroite possible.
- (47) Il convient que les organismes notifiés soient structurés de manière à répondre aux critères devant s'appliquer à ce type d'organismes dans tous les secteurs de la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de vérification de conformité, notamment des critères d'indépendance et de compétence.

⁽¹⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44; rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.

- (48) Les STI sont révisées à intervalles réguliers. Lorsque des erreurs sont décelées, il convient de suivre une procédure rapide ad hoc selon laquelle un rectificatif provisoire est d'abord décidé au sein d'un comité et ensuite publié par l'Agence. Cette procédure permet à l'ensemble des parties concernées, y compris l'industrie, les organismes notifiés et les autorités, de mettre en œuvre le rectificatif plus rapidement, en attendant la révision formelle de la STI concernée par la Commission. Afin d'éviter toute confusion avec les «rectificatifs» officiels de la Commission, les termes «avis technique» sont employés. Cette procédure est conforme au mandat adopté par la Commission dans la décision du 13 juillet 2007 relative à l'attribution d'un mandat cadre à l'Agence ferroviaire européenne pour la réalisation de certaines activités dans le cadre des directives 96/48/CE et 2001/16/CE. Cependant, si la STI doit être modifiée en raison d'une erreur importante ou critique, une procédure de révision devrait être appliquée.
- (49) La définition du «détenteur» devrait être aussi proche que possible de celle utilisée dans la convention relative aux transports internationaux ferroviaires de 1999 (COTIF). De nombreuses entités peuvent être identifiées comme «détenteur» d'un véhicule, telles que le propriétaire, une entreprise exploitant une flotte de wagons, une entreprise louant en crédit-bail des véhicules à une entreprise ferroviaire, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructures utilisant des véhicules pour assurer l'entretien de ses infrastructures. Ces entités disposent du véhicule en vue de son utilisation comme moyen de transport par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures. Pour éviter un quelconque doute, le détenteur devrait être clairement identifié dans le registre national des véhicules.
- (50) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (51) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à adopter et mettre à jour les STI. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (52) Lorsque, pour des raisons d'urgence impérieuses, les délais normalement applicables dans le cadre de la procédure de réglementation avec contrôle ne peuvent pas être respectés, la Commission devrait pouvoir appliquer la procédure d'urgence prévue à l'article 5 bis, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE pour l'adoption de mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant par l'ajout de STI ou des modifications de celles-ci.
- (53) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'interopérabilité du système ferroviaire à l'échelle de la Communauté, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, puisque les États membres pris individuellement ne sont pas en mesure de prendre les dispositions nécessaires permettant de réaliser cette interopérabilité et peut donc être mieux réalisé à un niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (54) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽²⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (55) L'obligation de transposer la présente directive en droit national doit être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport aux directives précédentes. L'obligation de transposer les dispositions inchangées résulte des directives précédentes.
- (56) L'article 14 de la directive 2004/49/CE et les directives 96/48/CE et 2001/16/CE devraient par conséquent être abrogés,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive a pour objet d'établir les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser au sein de la Communauté l'interopérabilité du système ferroviaire, dans le respect des dispositions de la directive 2004/49/CE. Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien.
2. La poursuite de cet objectif doit conduire à la définition d'un niveau optimal d'harmonisation technique et permettre:
 - a) de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transport ferroviaire international au sein de l'Union européenne et avec les pays tiers;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

- b) de contribuer à la réalisation progressive du marché intérieur des équipements et services de construction, de renouvellement, de réaménagement et d'exploitation du système ferroviaire au sein de la Communauté;
- c) de contribuer à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.
3. Les États membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive:
- a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers;
- b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant exclusivement sur ces réseaux;
- c) les infrastructures ferroviaires privées et les véhicules utilisés sur ces seules infrastructures, destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;
- d) les infrastructures et les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique.
4. Le champ d'application des STI est étendu progressivement, conformément à l'article 8, à tout le système ferroviaire, y compris l'accès par le réseau ferré aux terminaux et principales installations portuaires desservant ou susceptibles de desservir plusieurs utilisateurs, sans préjudice des dérogations à l'application des STI énumérées à l'article 9.
- d) «réseau»: les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire;
- e) «sous-systèmes»: le résultat de la division du système ferroviaire comme indiqué à l'annexe II. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- f) «constituants d'interopérabilité»: tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;
- g) «exigences essentielles»: l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces;
- h) «spécification européenne»: une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne, tels que définis à l'annexe XXI de la directive 2004/17/CE;
- i) «spécification technique d'interopérabilité» («STI»): une spécification, adoptée conformément à la présente directive, dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire;
- j) «organismes notifiés»: les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes;

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «système ferroviaire transeuropéen»: les systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnels et à grande vitesse, décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2;
- b) «interopérabilité»: l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;
- c) «véhicule»: un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;
- k) «paramètres fondamentaux»: toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle qui est essentielle pour l'interopérabilité et qui est spécifiée dans les STI pertinentes;
- l) «cas spécifique»: toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de la Communauté, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers;
- m) «réaménagement»: les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;

- n) «renouvellement»: les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;
- o) «système ferroviaire existant»: l'ensemble, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau ferroviaire existant, et les véhicules de toutes catégories et origines qui parcourent ces infrastructures;
- p) «substitution dans le cadre d'un entretien»: le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur;
- q) «mise en service»: l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système ou un véhicule est mis en état de fonctionnement nominal;
- r) «entité adjudicatrice»: toute entité, publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet;
- s) «détenteur»: personne ou entité propriétaire du véhicule ou ayant un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules visé à l'article 33;
- t) «projet à un stade avancé de développement»: tout projet dont la phase de planification/construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques serait inacceptable pour l'État membre concerné. Cet empêchement peut être de nature juridique, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale, et doit être dûment justifié;
- u) «norme harmonisée»: toute norme européenne adoptée par l'un des organismes de normalisation européens énumérés à l'annexe I de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ⁽¹⁾ dans le cadre d'un mandat de la Commission établi conformément à la procédure visée à l'article 6, paragraphe 3, de ladite directive et qui, seule ou conjointement à d'autres normes, constitue une solution pour le respect d'une disposition légale;
- v) «autorité nationale de sécurité»: l'autorité de sécurité telle que définie à l'article 3, point g), de la directive 2004/49/CE;
- w) «type»: un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique décrite dans le module B de la décision 93/465/CEE;
- x) «série»: un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type;
- y) «Agence»: l'Agence ferroviaire européenne telle qu'établie par le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne (règlement instituant une Agence) ⁽²⁾;
- z) «entité chargée de l'entretien»: une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules.

Article 3

Cohérence globale

1. La présente directive concerne les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux constituants d'interopérabilité, aux interfaces et aux procédures, ainsi que les conditions de cohérence globale du système ferroviaire requises pour réaliser son interopérabilité.

2. La présente directive s'applique sans préjudice d'autres dispositions communautaires pertinentes. Toutefois, dans le cas des constituants d'interopérabilité, y compris des interfaces, il peut être nécessaire, pour satisfaire aux exigences essentielles de la présente directive, de recourir à des spécifications européennes particulières établies à cet effet.

Article 4

Exigences essentielles

1. Le système ferroviaire, les sous-systèmes, les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces satisfont aux exigences essentielles les concernant.

2. Les spécifications techniques supplémentaires visées à l'article 34 de la directive 2004/17/CE qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes en usage dans la Communauté ne doivent pas être contraignantes aux exigences essentielles.

CHAPITRE II

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES D'INTEROPÉRABILITÉ

Article 5

Contenu des STI

1. Chaque sous-système fait l'objet d'une STI. S'il y a lieu, un sous-système peut faire l'objet de plusieurs STI et une STI peut couvrir plusieurs sous-systèmes. La décision de développer ou de réviser une STI et le choix de sa portée technique et géographique nécessitent un mandat conformément à l'article 6, paragraphe 1.

⁽¹⁾ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 81).

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

2. Les sous-systèmes sont conformes aux STI en vigueur au moment de leur mise en service, de leur réaménagement ou de leur renouvellement en conformité avec la présente directive; cette conformité est maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.

3. Chaque STI, dans la mesure où cela est nécessaire pour réaliser l'objectif visé à l'article 1^{er}:

- a) indique le champ d'application visé (partie du réseau ou des véhicules indiqués à l'annexe I; sous-système ou partie de sous-système indiqués à l'annexe II);
- b) précise les exigences essentielles pour le sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes;
- c) définit les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le sous-système et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes. Si nécessaire, ces spécifications peuvent différer selon l'usage du sous-système, par exemple selon les catégories de lignes, de nœuds et/ou des véhicules prévus à l'annexe I;
- d) détermine les constituants d'interopérabilité et les interfaces qui doivent faire l'objet de spécifications européennes, dont les normes européennes, qui sont nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire;
- e) indique, dans chaque cas envisagé, les procédures qui doivent être utilisées pour évaluer, d'une part, la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou, d'autre part, la vérification «CE» des sous-systèmes. Ces procédures se fondent sur les modules définis dans la décision 93/465/CEE;
- f) indique la stratégie de mise en œuvre de la STI. Il faut notamment préciser les étapes à franchir pour passer progressivement de la situation existante à la situation finale où le respect de la STI est généralisé;
- g) indique, pour le personnel concerné, les conditions de qualification professionnelle et de santé et de sécurité au travail requises pour l'exploitation et l'entretien du sous-système visé ainsi que pour la mise en œuvre des STI.

4. Chaque STI est développée à partir de l'examen du sous-système existant et indique un sous-système cible qui peut être obtenu de manière progressive et dans un délai raisonnable. De cette manière, l'adoption graduelle des STI et le respect de ces STI permettent de réaliser progressivement l'interopérabilité du système ferroviaire.

5. Les STI préservent, de façon appropriée, la cohérence du système ferroviaire existant de chaque État membre. Dans ce but, des cas spécifiques peuvent être prévus pour chaque STI, aussi bien en matière de réseau que de véhicules; il convient d'accorder une attention particulière au gabarit, à l'écartement ou à l'entraxe

des voies et aux véhicules en provenance ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les STI précisent les modalités d'application des éléments des STI visés au paragraphe 3, points c) à g).

6. Si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI, ils sont clairement recensés dans une annexe de la STI en tant que «points ouverts». L'article 17, paragraphe 3, s'applique à ces aspects.

7. Les STI ne font pas obstacle aux décisions des États membres relatives à l'utilisation des infrastructures pour la circulation des véhicules non visés par les STI.

8. Les STI peuvent contenir une référence explicite et clairement indiquée à des normes ou spécifications européennes ou internationales, ou à des documents techniques publiés par l'Agence, lorsque cela est strictement nécessaire pour réaliser l'objectif de la présente directive. Dans ce cas, ces normes ou spécifications (ou les parties qui en sont visées) ou ces documents techniques sont considérés comme annexés à la STI concernée et deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable. En l'absence de telles normes ou spécifications ou de tels documents techniques et dans l'attente de leur mise au point, il peut être fait référence à d'autres documents normatifs clairement indiqués; dans ce cas, il s'agit de documents aisément accessibles et du domaine public.

Article 6

Adoption, révision et publication des STI

1. Les projets de STI et les projets de modifications ultérieures des STI sont élaborés par l'Agence sur mandat de la Commission, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3, de la présente directive. Ils sont élaborés conformément aux articles 3 et 12 du règlement (CE) n° 881/2004 et en coopération avec les groupes de travail visés auxdits articles.

Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant par des STI ou par des modifications à celles-ci sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 29, paragraphe 4.

Pour des raisons d'urgence impérieuses, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 29, paragraphe 5.

2. L'Agence est chargée de préparer la révision et la mise à jour des STI et de faire toute recommandation utile à la Commission, afin de tenir compte de l'évolution des techniques ou des exigences sociales. La Commission informe le comité visé à l'article 29 sur ces recommandations.

3. Chaque projet de STI est élaboré en deux phases.

En premier lieu, l'Agence identifie les paramètres fondamentaux pour cette STI, ainsi que les interfaces avec les autres sous-systèmes et tout autre cas spécifique qui soit nécessaire. Pour chacun de ces paramètres et interfaces, les solutions de remplacement les plus avantageuses, accompagnées des justifications techniques et économiques sont présentées.

Ensuite, l'Agence élabore le projet de STI à partir de ces paramètres fondamentaux. Le cas échéant, l'Agence tient compte du progrès technique, de travaux de normalisation déjà effectués, de groupes de travail déjà en place et de travaux de recherche reconnus. Une évaluation globale des coûts et des avantages estimés de la mise en œuvre des STI est jointe au projet de STI; cette évaluation indique les conséquences escomptées pour tous les opérateurs et agents économiques concernés.

4. L'élaboration, l'adoption et la révision de chaque STI (y compris les paramètres fondamentaux) prennent en compte le coût et les avantages estimés de toutes les solutions techniques considérées ainsi que les interfaces entre elles, en vue de définir et de mettre en œuvre les solutions les plus avantageuses. Les États membres participent à cette évaluation en fournissant les données nécessaires.

5. Le comité visé à l'article 29 est tenu régulièrement informé des travaux d'élaboration des STI. Durant ces travaux, la Commission peut, à la demande du comité, formuler tout mandat ou toute recommandation utile concernant la conception des STI, ainsi que sur l'évaluation des coûts et des avantages. En particulier, la Commission peut requérir, à la demande d'un État membre, que des solutions de remplacement soient examinées, et que l'évaluation des coûts et des avantages de ces solutions de remplacement figurent au rapport annexé au projet de STI.

6. Lors de l'adoption de chaque STI, la date de son entrée en vigueur est fixée selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 29, paragraphe 4. Lorsque différents sous-systèmes doivent être mis en service simultanément pour des raisons de compatibilité technique, les dates d'entrée en vigueur des STI correspondantes coïncident.

7. L'élaboration, l'adoption et la révision des STI prennent en compte l'avis des utilisateurs, en ce qui concerne les caractéristiques ayant une incidence directe sur les conditions d'utilisation des sous-systèmes par ces utilisateurs. Dans ce but, l'Agence consulte les associations et organismes représentatifs des utilisateurs durant les travaux d'élaboration et de révision des STI. Elle joint au projet de STI un rapport sur les résultats de cette consultation.

La liste des associations et organismes à consulter est établie par la Commission, après consultation du comité selon la procédure

de consultation visée à l'article 29, paragraphe 2, et peut être réexaminée et mise à jour à la demande d'un État membre ou à l'initiative de la Commission.

8. L'élaboration, l'adoption et la révision des STI prennent en compte l'avis des partenaires sociaux en ce qui concerne les conditions citées à l'article 5, paragraphe 3, point g).

Dans ce but, les partenaires sociaux sont consultés avant la soumission du projet de STI au comité visé à l'article 29 en vue de son adoption ou de sa révision.

Les partenaires sociaux sont consultés dans le cadre du comité de dialogue sectoriel mis en place conformément à la décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen ⁽¹⁾. Les partenaires sociaux rendent leur avis dans un délai de trois mois.

9. Lorsque la révision d'une STI entraîne une modification des exigences, la nouvelle version de la STI assure la compatibilité avec les sous-systèmes déjà mis en service en conformité avec des versions antérieures de la STI.

Lorsqu'une nouvelle autorisation, un renouvellement ou un réaménagement de ces sous-systèmes s'impose pour des raisons de sécurité ou d'interopérabilité dûment justifiées, les délais correspondants sont fixés soit dans la STI, soit, le cas échéant, par les États membres.

10. Les STI sont publiées par la Commission au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 7

Insuffisance d'une STI

1. Si, après l'adoption d'une STI, il apparaît qu'elle ne satisfait pas entièrement aux exigences essentielles, le comité visé à l'article 29 peut être consulté à la demande d'un État membre ou à l'initiative de la Commission.

La Commission peut demander à l'Agence de rendre un avis technique. La Commission, avec la participation du comité, analyse cet avis technique.

2. Si la STI doit être modifiée en raison d'une erreur mineure qui ne justifie pas une révision immédiate, la Commission peut recommander que l'avis technique soit utilisé dans l'attente de la révision de la STI conformément à l'article 6, paragraphe 1. Dans ce cas, l'Agence publie l'avis technique.

3. Si la STI doit être modifiée en raison d'une erreur importante ou critique, la procédure de révision visée à l'article 6, paragraphe 1, s'applique sans délai.

⁽¹⁾ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27. Décision modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1792/2006 (JO L 362 du 20.12.2006, p. 1).

Article 8

Extension du champ d'application des STI

1. La Commission adopte, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3, un ou plusieurs mandats visant à développer de nouvelles STI et/ou à revoir les STI déjà adoptées, en vue de couvrir les lignes et les véhicules qui ne le sont pas encore.

2. Le premier mandat de cette nature précise un premier groupe de nouvelles STI et/ou de modifications des STI qu'il convient d'adopter en janvier 2012 au plus tard, sans préjudice de l'article 5, paragraphe 5, concernant la possibilité de prévoir des cas spécifiques, et de l'article 9, qui prévoit des dérogations à certaines conditions. Ce premier mandat est élaboré sur la base d'une recommandation de l'Agence en vue de déterminer les nouvelles STI à développer et/ou les STI existantes à modifier en fonction du rapport coût/efficacité attendu de chaque mesure proposée et sur la base du principe de proportionnalité des mesures prises au niveau communautaire. À cette fin, il convient de tenir dûment compte de l'annexe I, point 4, et de l'équilibre qui doit être assuré entre, d'une part, les objectifs liés à la circulation continue des trains et à l'harmonisation technique et, d'autre part, le niveau transeuropéen, national, régional ou local du trafic concerné.

3. Tant que l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du réseau ferroviaire n'est pas effective:

- a) l'autorisation de mise en service:
- de sous-systèmes véhicules et contrôle-commande et signalisation à bord, dont l'utilisation est prévue au moins partiellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, pour cette partie du réseau,
 - de sous-systèmes infrastructure, énergie et contrôle-commande et signalisation sur les voies, sur les parties du réseau qui ne relèvent pas encore des STI,

est accordée conformément aux règles nationales décrites à l'article 8 de la directive 2004/49/CE ou, le cas échéant, à l'article 17, paragraphe 3, de la présente directive;

- b) l'autorisation de mise en service des véhicules dont l'utilisation est prévue occasionnellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, pour cette partie du système, est conforme aux articles 21 à 27 et aux règles nationales décrites à l'article 8 de la directive 2004/49/CE ou, le cas échéant, à l'article 17, paragraphe 3, de la présente directive.

4. Un État membre peut ne pas appliquer les STI nouvelles ou révisées adoptées conformément au paragraphe 2 dans le cas de projets se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication du groupe de STI s'y rapportant.

Article 9

Dérogations

1. En l'absence de cas spécifiques pertinents, un État membre peut ne pas appliquer une ou plusieurs STI, conformément au présent article et dans les cas suivants:

- a) pour un projet de nouveau sous-système, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou pour tout élément visé à l'article 1^{er}, paragraphe 1, se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;
- b) pour tout projet de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système existant lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux du sous-système existant;
- c) pour un projet de nouveau sous-système ou pour un projet de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système existant réalisé sur le territoire de cet État membre lorsque le réseau ferroviaire de cet État est enclavé ou lorsqu'il est isolé par la mer ou séparé en raison de conditions géographiques spécifiques du réseau ferroviaire du reste de la Communauté;
- d) pour tout projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire dudit État membre;
- e) lorsque, à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes;
- f) pour des véhicules en provenance ou à destination de pays tiers, dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire au sein de la Communauté.

2. Dans tous les cas visés au paragraphe 1, l'État membre concerné communique à la Commission un dossier présentant les éléments indiqués à l'annexe IX. La Commission analyse les mesures envisagées par l'État membre et informe le comité visé à l'article 29.

3. Dans le cas visé au paragraphe 1, point a), chaque État membre communique à la Commission, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste de projets qui se déroulent sur son territoire et sont à un stade avancé de développement.

4. Dans les cas visés au paragraphe 1, points a), c) et e), la Commission vérifie que le dossier est conforme et informe l'État membre sur les résultats de son analyse. Si nécessaire, une recommandation est formulée concernant les spécifications à appliquer. L'État membre peut appliquer les dispositions de remplacement visées à l'annexe IX sans attendre.

5. Dans les cas visés au paragraphe 1, points b), d) et f), la Commission décide, selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3, si la demande de dérogation est acceptée. Dans le cas visé au paragraphe 1, point b), la décision de la Commission ne vise pas le gabarit et l'écartement des voies. La Commission statue dans les six mois qui suivent la présentation de la demande accompagnée du dossier complet. En l'absence d'une telle décision, la demande est considérée comme acceptée. Dans l'attente de la décision de la Commission, dans le cas visé au paragraphe 1, point f), l'État membre peut appliquer les dispositions de remplacement visées à l'annexe IX.

6. Tous les États membres sont informés des résultats des analyses et du résultat de la procédure établie aux paragraphes 4 et 5.

CHAPITRE III

CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ

Article 10

Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité

1. Les États membres prennent toutes les mesures utiles pour que les constituants d'interopérabilité:

- a) ne soient mis sur le marché que s'ils permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire en satisfaisant aux exigences essentielles;
- b) soient utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et soient installés et entretenus convenablement.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.

2. Les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et sur le fondement de la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire lorsqu'ils satisfont aux dispositions de la présente directive. En particulier, ils ne peuvent pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, dont les éléments sont donnés à l'annexe IV.

Article 11

Conformité ou aptitude à l'emploi

1. Les États membres considèrent comme conformes aux exigences essentielles prévues par la présente directive les constituants d'interopérabilité qui sont munis de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

2. Tout constituant d'interopérabilité est soumis à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans la STI concernée et est accompagné du certificat correspondant.

3. Les États membres considèrent qu'un constituant d'interopérabilité satisfait aux exigences essentielles s'il est conforme aux conditions fixées par les STI correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions.

4. Les pièces de rechange de sous-systèmes déjà en service lors de l'entrée en vigueur de la STI correspondante peuvent être installées dans ces sous-systèmes sans être soumises à la procédure visée au paragraphe 2.

5. Les STI peuvent prévoir une période de transition pour les produits ferroviaires qu'elles ont recensés comme étant des constituants d'interopérabilité qui sont déjà mis sur le marché lors de l'entrée en vigueur de ces STI. De tels constituants satisfont aux exigences de l'article 10, paragraphe 1.

Article 12

Non-conformité des spécifications européennes avec les exigences essentielles

Lorsqu'il apparaît à un État membre ou à la Commission que des spécifications européennes utilisées directement ou indirectement pour atteindre les objectifs de la présente directive ne satisfont pas aux exigences essentielles, le comité visé à l'article 29 est saisi et la Commission arrête la mesure la plus appropriée, soit:

- a) le retrait partiel ou total de ces spécifications des publications où elles sont inscrites, ou leur modification, après consultation, lorsqu'il s'agit de normes européennes, du comité institué par la directive 98/34/CE, ou
- b) la révision de la STI conformément à l'article 7.

Article 13

Procédure relative à la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi

1. Pour établir la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté applique les dispositions prévues par les STI le concernant.

2. Lorsque la STI correspondante l'impose, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est effectuée par l'organisme notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté en a fait la demande.

3. Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet d'autres directives communautaires portant sur d'autres aspects, la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi indique, dans ce cas, que les constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences de ces autres directives.

4. Lorsque ni le fabricant ni son mandataire établi dans la Communauté n'ont satisfait aux obligations des paragraphes 1 et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met les constituants d'interopérabilité sur le marché. Les mêmes obligations s'appliquent à toute personne qui assemble des constituants d'interopérabilité ou des parties de constituants d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique des constituants d'interopérabilité pour son propre usage, aux fins de la présente directive.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 14:

- a) lorsqu'un État membre constate que la déclaration «CE» de conformité a été établie indûment, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté sont tenus, si nécessaire, de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par cet État membre;
- b) lorsque la non-conformité persiste, l'État membre prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné, ou pour assurer son retrait du marché selon les procédures prévues à l'article 14.

Article 14

Non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles

1. Lorsqu'un État membre constate qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi et mis sur le marché risque, lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, il prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application, pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché. L'État membre informe immédiatement la Commission des mesures qu'il a prises et motive sa décision, en précisant notamment si la non-conformité résulte:

- a) d'un non-respect des exigences essentielles;
- b) d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée;
- c) d'une insuffisance des spécifications européennes.

2. La Commission consulte les parties concernées dans les plus brefs délais. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que les autres États membres. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est injustifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté. Lorsque la décision visée au paragraphe 1 est motivée par l'existence

d'une lacune dans les spécifications européennes, la procédure établie à l'article 12 s'applique.

3. Lorsqu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration «CE» de conformité se révèle non conforme, l'État membre compétent prend les mesures appropriées à l'encontre de celui qui a établi la déclaration et en informe la Commission et les autres États membres.

4. La Commission veille à ce que les États membres soient tenus informés du déroulement et des résultats de cette procédure.

CHAPITRE IV

SOUS-SYSTÈMES

Article 15

Procédure de mise en service

1. Sans préjudice du chapitre V, chaque État membre autorise la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont implantés ou exploités sur son territoire.

À cette fin, les États membres prennent toutes les mesures appropriées pour que ces sous-systèmes ne puissent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire. En particulier, ils vérifient:

- la compatibilité technique de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent,
- l'intégration en sécurité des sous-systèmes conformément à l'article 4, paragraphe 3, et à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE.

2. Il appartient à chaque État membre de vérifier, avant que ces sous-systèmes soient mis en service, qu'ils sont conformes, le cas échéant, aux dispositions applicables des STI en matière d'exploitation et d'entretien.

3. Après la mise en service de ces sous-systèmes, cette vérification a lieu:

- a) pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE;
- b) pour les véhicules, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE.

À cette fin, les procédures d'évaluation et de vérification prévues dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées sont utilisées.

*Article 16***Libre circulation des sous-systèmes**

Sans préjudice des dispositions de l'article 15, paragraphe 1, les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et pour des motifs concernant la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui satisfont aux exigences essentielles. En particulier, ils ne peuvent pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées:

- soit dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration «CE» de vérification, dont les éléments sont donnés à l'annexe V,
- soit dans d'autres États membres, avant ou après l'entrée en vigueur de la présente directive, en vue de vérifier la conformité avec des exigences identiques dans des conditions d'exploitation identiques.

*Article 17***Conformité avec les STI et les dispositions nationales**

1. Les États membres considèrent comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont munis de la déclaration «CE» de vérification.
2. La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.
3. Les États membres établissent, pour chaque sous-système, une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles et la notifient à la Commission dans les cas suivants:

- il n'existe pas de STI pertinente, ou
- une dérogation a été notifiée en application de l'article 9, ou
- un cas spécifique nécessite l'application de règles techniques non reprises dans la STI concernée.

Cette liste est notifiée:

- soit chaque fois que la liste des règles techniques qui, en vertu de l'article 16, paragraphe 3, de la directive 96/48/CE et de l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2001/16/CE, devait être notifiée pour le 30 avril 2005, est modifiée,
- soit après notification de la dérogation,
- soit après publication de la STI concernée.

À cette occasion, les États membres désignent également les organismes chargés d'appliquer, dans le cas de ces règles techniques, la procédure de vérification visée à l'article 18.

La Commission communique ces informations à l'Agence, qui les publie.

À la demande de la Commission, les États membres communiquent l'intégralité du texte des règles notifiées. Afin d'éviter la création de nouveaux obstacles et de faire progresser la classification des règles nationales prévue à l'article 27, la Commission surveille l'introduction de nouvelles règles par les États membres. Si la Commission considère qu'une nouvelle règle constitue un moyen de discrimination arbitraire ou une restriction déguisée affectant les opérations de transport ferroviaire entre les États membres, une décision, adressée à l'État membre concerné, est adoptée selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3.

Les États membres peuvent choisir de ne pas notifier les règles et restrictions dont le caractère est strictement local. Dans ce cas, les États membres mentionnent les règles et restrictions concernées dans les registres de l'infrastructure visés à l'article 35.

Les États membres veillent à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées et communiquées à tous les gestionnaires d'infrastructures, à toutes les entreprises ferroviaires et à tous les demandeurs d'autorisations de mise en service, dans des termes clairs et intelligibles pour les parties concernées.

*Article 18***Procédure d'établissement de la déclaration «CE» de vérification**

1. En vue d'établir la déclaration «CE» de vérification, le demandeur invite l'organisme notifié qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification «CE» indiquée à l'annexe VI. Le demandeur peut être l'entité adjudicatrice ou le constructeur, ou leur mandataire dans la Communauté.

2. La mission de l'organisme notifié, chargé de la vérification «CE» d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles 34 et 35.

3. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration «CE» de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

4. L'organisme notifié peut délivrer des déclarations de vérification intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système. Dans ce cas, la procédure indiquée à l'annexe VI s'applique.

5. Si la STI correspondante le permet, l'organisme notifié peut délivrer des certificats de conformité portant sur une série de sous-systèmes ou sur certaines parties de ces sous-systèmes.

Article 19

Non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles

1. Lorsqu'un État membre constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration «CE» de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions de la présente directive et notamment aux exigences essentielles, il peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

2. L'État membre à l'origine de la demande informe immédiatement la Commission des vérifications complémentaires demandées en les motivant. La Commission consulte les parties intéressées.

3. L'État membre à l'origine de la demande précise si le fait de ne pas satisfaire entièrement aux dispositions de la présente directive résulte:

- a) du non-respect des exigences essentielles ou d'une STI ou d'une mauvaise application d'une STI. Dans ce cas, la Commission informe immédiatement l'État membre dans lequel réside la personne qui a établi indûment la déclaration «CE» de vérification et demande à cet État membre de prendre les mesures appropriées;
- b) d'une insuffisance d'une STI. Dans ce cas, la procédure de modification de la STI prévue à l'article 7 s'applique.

Article 20

Mise en service de sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement

1. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur introduisent auprès de l'État membre concerné un dossier décrivant le projet. L'État membre examine ce dossier et, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens de la présente directive.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés. Si une nouvelle autorisation est requise, l'État membre décide de la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

L'État membre arrête sa décision au plus tard quatre mois après que le demandeur a introduit le dossier complet.

2. Si une nouvelle autorisation est requise et si la STI n'est pas pleinement appliquée, les États membres notifient à la Commission les informations supplémentaires suivantes:

- le motif pour lequel la STI n'est pas entièrement appliquée,
- les caractéristiques techniques qui s'appliquent au lieu de la STI,
- les organismes chargés d'appliquer, dans le cas de ces caractéristiques, la procédure de vérification visée à l'article 18.

3. La Commission communique les informations visées au paragraphe 2 à l'Agence, qui les publie.

CHAPITRE V

VÉHICULES

Article 21

Autorisation de mise en service des véhicules

1. Avant d'être utilisé sur un réseau, un véhicule fait l'objet d'une autorisation de mise en service par l'autorité nationale de sécurité compétente pour ce réseau, sauf indication contraire dans le présent chapitre.

2. Un véhicule conforme aux STI est autorisé conformément à l'article 22 ou à l'article 23.

3. Un véhicule non conforme aux STI est autorisé conformément à l'article 24 ou à l'article 25.

4. Un véhicule conforme à un type autorisé est autorisé conformément à l'article 26.

5. Toute autorisation accordée par l'un des États membres est valide dans tous les autres États membres, sans préjudice des dispositions des articles 23 et 25 concernant les autorisations supplémentaires. Les États membres précisent, en adoptant des règles nationales spécifiques ou par la voie des dispositions nationales transposant la présente directive, si des autorisations supplémentaires sont nécessaires, conformément aux dispositions applicables de l'article 23 dans le cas des véhicules conformes aux STI ou de l'article 25 dans le cas de véhicules non conformes aux STI.

6. Toute demande d'autorisation de mise en service fait l'objet d'une décision de l'autorité nationale de sécurité compétente, conformément aux articles 22 et 23 ou aux articles 24 et 25. L'autorisation de mise en service peut prévoir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

7. Toute décision de refus de mise en service d'un véhicule de la part d'une autorité nationale de sécurité compétente est dûment motivée. Le demandeur peut, dans un délai d'un mois à compter

de la date de réception de la décision de refus, demander à l'autorité nationale de sécurité compétente de revoir sa décision pour des raisons dûment justifiées. L'autorité nationale de sécurité dispose ensuite de deux mois à compter de la réception du recours pour confirmer ou infirmer sa décision. Si la décision de refus est confirmée, le demandeur peut demander à l'instance de recours désignée par l'État membre compétent en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE de revoir la décision pour des raisons dûment justifiées. Les États membres peuvent désigner leur organisme de contrôle institué en vertu de l'article 30 de la directive 2001/14/CE aux fins de cette procédure de recours.

8. En l'absence de décision d'une autorité nationale de sécurité compétente, visée à l'article 23, paragraphe 7, et à l'article 25, paragraphe 5, dans les délais prescrits, la mise en service du véhicule en question est réputée avoir été autorisée au terme d'une période de trois mois commençant à la fin de ces délais. Les autorisations obtenues en application du présent paragraphe ne sont valides que sur le réseau pour lequel l'autorité nationale de sécurité compétente n'a pas réagi dans les délais prescrits.

9. Une autorité nationale de sécurité qui entend révoquer l'autorisation de mise en service qu'elle a elle-même accordée ou une autorisation dont bénéficie le demandeur en application du paragraphe 8 utilise la procédure de révision des certificats de sécurité visée à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE ou, le cas échéant, la procédure de révision des agréments de sécurité visée à l'article 11, paragraphe 2, de ladite directive.

10. En cas de procédure de recours, l'instance de recours compétente visée au paragraphe 7 peut demander à l'Agence de rendre un avis, lequel, dans ce cas précis, est présenté dans un délai d'un mois une fois que la demande lui en a été faite et notifié au demandeur, à l'instance de recours compétente et à l'autorité nationale de sécurité compétente qui a refusé d'accorder une autorisation.

11. Dans le cas de véhicules circulant entre un État membre et un pays tiers, sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal de la Communauté, et auxquels une dérogation peut être accordée en vertu de l'article 9, paragraphe 5, ou qui constituent un cas spécifique, les règles nationales visées aux articles 22 et 24 peuvent comprendre des accords internationaux dans la mesure où ceux-ci sont compatibles avec la législation communautaire.

12. Les autorisations de mise en service qui ont été accordées avant le 19 juillet 2008, y compris les autorisations délivrées conformément à des accords internationaux, en particulier le RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) et le RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées. La présente disposition prime les articles 22 à 25.

13. Les États membres peuvent délivrer des autorisations de mise en service portant sur une série de véhicules. À cette fin, les autorités nationales de sécurité communiquent au demandeur la procédure à suivre.

14. Les autorisations de mise en service délivrées conformément au présent article sont sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation de tels véhicules sur le réseau concerné, conformément aux articles 9, 10 et 11 de la directive 2004/49/CE.

Article 22

Première autorisation de mise en service des véhicules conformes aux STI

1. Le présent article s'applique aux véhicules qui sont conformes à toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de leur mise en service, pour autant qu'un nombre significatif des exigences essentielles ait été couvert dans les STI considérées et que la STI pertinente sur le matériel roulant soit entrée en vigueur et applicable.

2. La première autorisation est accordée par une autorité nationale de sécurité selon les modalités suivantes:

- a) lorsque tous les sous-ensembles de nature structurelle d'un véhicule ont été autorisés conformément aux dispositions du chapitre IV, l'autorisation est accordée sans autre vérification;
- b) dans le cas de véhicules portant toutes les déclarations «CE» de vérification nécessaires telles que prévues à l'article 18, les critères qu'une autorité nationale de sécurité peut vérifier en vue de délivrer une autorisation de mise en service ne peuvent concerner que:
 - la compatibilité technique entre les sous-systèmes concernés du véhicule et la sécurité de leur intégration, conformément à l'article 15, paragraphe 1,
 - la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné,
 - les règles nationales applicables aux points ouverts,
 - les règles nationales applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI pertinentes.

Article 23

Autorisations supplémentaires pour la mise en service des véhicules conformes aux STI

1. Les véhicules qui sont en conformité totale avec les STI couvrant tous les aspects des sous-systèmes concernés sans cas spécifiques et points ouverts strictement liés à la compatibilité technique entre véhicule et réseau ne font l'objet d'aucune autorisation supplémentaire pour être mis en service, pour autant qu'ils circulent sur des réseaux conformes aux STI dans les autres États membres ou aux conditions précisées dans les STI correspondantes.

2. Dans le cas de véhicules mis en service conformément à l'article 22 mais non visés au paragraphe 1, les États membres décident si des autorisations supplémentaires sont nécessaires sur leur territoire. Dans une telle hypothèse, les paragraphes 3 à 7 s'appliquent.

3. Le demandeur soumet à l'autorité nationale de sécurité un dossier concernant le véhicule ou le type de véhicule et l'usage prévu sur le réseau. Le dossier contient les informations suivantes:

- a) les documents justificatifs attestant que la mise en service du véhicule a été autorisée dans un autre État membre conformément à l'article 22;
- b) un exemplaire du dossier technique visé à l'annexe VI. Sont notamment incluses, dans le cas des véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte des données, afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données, pour autant que ces informations ne soient pas harmonisées dans les STI correspondantes;
- c) les registres faisant apparaître l'historique de l'entretien du véhicule et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- d) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec les infrastructures et les installations fixes, y compris pour ce qui est des conditions climatiques, du système d'alimentation en énergie, du système de contrôle-commande et de signalisation, de l'écartement des voies et des gabarits de l'infrastructure, de la charge maximale à l'essieu et des autres contraintes du réseau.

4. Les critères qu'une autorité nationale de sécurité vérifie ne peuvent concerner que:

- la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné, y compris les règles nationales applicables aux points ouverts nécessaires pour assurer cette compatibilité,
- les règles nationales applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI concernées.

5. L'autorité nationale de sécurité peut demander que des informations complémentaires soient fournies, des analyses de risque effectuées en application de l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE, ou des essais réalisés sur le réseau pour vérifier les critères visés au paragraphe 4. Toutefois, après l'adoption du document de référence visé à l'article 27 de la présente directive, cette vérification ne peut être effectuée par l'autorité nationale de sécurité que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou au groupe C figurant dans ce document.

6. L'autorité nationale de sécurité définit, après consultation du demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels

puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci. Le cas échéant, l'autorité nationale de sécurité prend des mesures afin que les essais aient lieu.

7. Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'autorité nationale de sécurité, dans les meilleurs délais et au plus tard:

- a) deux mois après la présentation du dossier visé au paragraphe 3;
- b) le cas échéant, un mois après la fourniture de toute information complémentaire demandée par l'autorité nationale de sécurité;
- c) le cas échéant, un mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité nationale de sécurité.

Article 24

Première autorisation de mise en service de véhicules non conformes aux STI

1. Le présent article s'applique aux véhicules qui ne sont pas en conformité avec toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de leur mise en service, y compris les véhicules bénéficiant de dérogations, ou lorsqu'un nombre significatif d'exigences essentielles n'est pas couvert dans une ou plusieurs STI.

2. La première autorisation est accordée par une autorité nationale de sécurité selon les modalités suivantes:

- pour les aspects techniques couverts par une STI, le cas échéant, la procédure de vérification «CE» s'applique,
- pour les autres aspects techniques, les règles nationales telles qu'elles sont notifiées en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la présente directive et de l'article 8 de la directive 2004/49/CE s'appliquent.

La première autorisation n'est valable que sur le réseau de l'État membre qui la délivre.

Article 25

Autorisations supplémentaires de mise en service de véhicules non conformes aux STI

1. Dans la mesure où des véhicules ont obtenu une autorisation de mise en service dans un État membre conformément à l'article 21, paragraphe 12, ou à l'article 24, les autres États membres peuvent décider, conformément au présent article, si des autorisations supplémentaires de mise en service sont nécessaires sur leur territoire.

2. Le demandeur soumet à l'autorité nationale de sécurité un dossier technique concernant le véhicule ou le type de véhicule, en indiquant les informations relatives à l'utilisation prévue sur le réseau. Le dossier contient les informations suivantes:

- a) les documents justificatifs attestant que la mise en service du véhicule a été autorisée dans un autre État membre et la documentation relative à la procédure suivie pour démon-

trer que le véhicule respecte les exigences en vigueur en matière de sécurité, y compris, le cas échéant, des informations sur les dérogations dont il a bénéficié ou qui ont été accordées conformément à l'article 9;

- b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles. Sont notamment incluses, dans le cas des véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte des données, afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données ainsi qu'il est prévu à l'article 20, paragraphe 2, point c), de la directive 2004/49/CE;
- c) les registres faisant apparaître l'historique de l'exploitation du véhicule, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- d) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec les infrastructures et les installations fixes, y compris pour ce qui est des conditions climatiques, du système d'alimentation en énergie, du système de contrôle-commande et de signalisation, de l'écartement des voies et des gabarits de l'infrastructure, de la charge maximale à l'essieu et des autres contraintes du réseau.

3. Les données visées au paragraphe 2, points a) et b), ne peuvent pas être remises en cause par l'autorité nationale de sécurité, sauf si celle-ci peut démontrer, sans préjudice de l'article 16, l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité. Après l'adoption du document de référence visé à l'article 27, l'autorité nationale de sécurité ne peut pas invoquer à cet égard une règle qui appartient au groupe A figurant dans ce document.

4. L'autorité nationale de sécurité peut demander que des informations complémentaires soient fournies, des analyses de risque effectuées en application de l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE, ou des essais réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 2, points c) et d), du présent article par rapport aux règles nationales en vigueur qui ont été notifiées à la Commission conformément à l'article 8 de la directive 2004/49/CE ou à l'article 17 de la présente directive. Toutefois, après l'adoption du document de référence visé à l'article 27 de la présente directive, cette vérification ne peut être effectuée par l'autorité nationale de sécurité que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou au groupe C figurant dans ce document.

L'autorité nationale de sécurité définit, après consultation du demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risques ou des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci. Le cas échéant, l'autorité nationale de sécurité prend des mesures afin que les essais aient lieu.

5. Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de

l'autorité nationale de sécurité, dans les meilleurs délais et au plus tard:

- a) quatre mois après la présentation du dossier technique visé au paragraphe 2;
- b) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'autorité nationale de sécurité conformément au paragraphe 4;
- c) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité nationale de sécurité conformément au paragraphe 4.

Article 26

Autorisation par type de véhicule

1. Les États membres peuvent délivrer des autorisations par type de véhicule.

2. Toutefois, lorsqu'un État membre autorise un véhicule, il autorise également le type de véhicule correspondant.

3. Lorsqu'un véhicule est conforme à un type de véhicule qui a déjà été autorisé dans un État membre, ce véhicule est autorisé par cet État membre sur la base d'une déclaration de conformité avec le type considéré présentée par le demandeur, sans autre vérification. Toutefois, en cas de modification des dispositions pertinentes des STI et des règles nationales sur la base desquelles un type de véhicule a été autorisé, les États membres décident si les autorisations par type déjà délivrées restent valables ou si elles doivent être renouvelées. Les critères que vérifie l'autorité nationale de sécurité en cas de renouvellement d'une autorisation par type se limitent aux règles ayant été modifiées. Le renouvellement d'une autorisation par type n'affecte pas les autorisations des véhicules ayant déjà été délivrées sur la base d'un type autorisé précédemment.

4. Le modèle de déclaration de conformité avec le type est adopté par la Commission au plus tard le 19 juillet 2009 sur la base d'un projet établi par l'Agence et selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3.

5. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec:

- a) en ce qui concerne les véhicules conformes aux STI, les procédures de vérification des STI pertinentes;
- b) en ce qui concerne les véhicules non conformes aux STI, les procédures de vérification définies au module D ou au module E de la décision 93/465/CEE. Le cas échéant, la Commission peut adopter une procédure de vérification ad hoc selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3.

6. Le demandeur peut solliciter une autorisation par type en même temps dans plusieurs États membres. Le cas échéant, les autorités nationales de sécurité coopèrent en vue de simplifier la procédure et de réduire autant que possible les tâches administratives.

7. Les autorisations par type sont enregistrées dans le registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 34. Ce registre précise le ou les États membres dans lesquels un type de véhicule est autorisé.

Article 27

Classification des règles nationales

1. Afin de faciliter la procédure d'autorisation de mise en service des véhicules visés à l'article 25, les règles nationales font l'objet d'une classification, établie conformément à l'annexe VII.
2. Sans préjudice de l'article 30, paragraphe 3, au plus tard le 19 janvier 2009, l'Agence réexamine les paramètres figurant à l'annexe VII, section 1, et adresse à la Commission les recommandations qu'elle juge appropriées.
3. L'Agence établit une recommandation de document de référence renvoyant à toutes les règles nationales appliquées par les États membres pour la mise en service de véhicules. Les autorités nationales de sécurité coopèrent avec l'Agence dans cette tâche.
4. Sur la base de la recommandation de l'Agence et suivant la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3, la Commission adopte le document de référence ainsi que toute décision de mise à jour de ce document.

CHAPITRE VI

ORGANISMES NOTIFIÉS

Article 28

Organismes notifiés

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'article 13 et la procédure de vérification visée à l'article 18, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* la liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leurs domaines de compétence et en assure la mise à jour.
2. Les États membres appliquent les critères prévus à l'annexe VIII pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes pertinentes sont présumés répondre auxdits critères.
3. Un État membre retire son agrément à un organisme qui ne satisfait plus aux critères visés à l'annexe VIII. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.
4. Si un État membre ou la Commission estime qu'un organisme notifié par un autre État membre ne satisfait pas

aux critères mentionnés à l'annexe VIII, la Commission consulte les parties concernées. La Commission informe ce dernier État membre de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.

5. La Commission met en place un groupe de coordination des organismes notifiés (ci-après dénommé «groupe de coordination»), qui discute de toute question liée à l'application des procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visées à l'article 13 et de la procédure de vérification visée à l'article 18, ou à l'application des STI en cette matière. Les représentants des États membres peuvent participer, en tant qu'observateurs, aux travaux du groupe de coordination.

La Commission et les observateurs informent le comité visé à l'article 29 des travaux menés dans le cadre du groupe de coordination. La Commission propose, le cas échéant, les mesures nécessaires pour résoudre les problèmes. Si nécessaire, la coordination des organismes notifiés est assurée conformément à l'article 30, paragraphe 4.

6. Le premier des rapports visés à l'article 39 évalue également la mise en œuvre des critères énoncés à l'annexe VIII et, au besoin, propose des mesures appropriées.

CHAPITRE VII

COMITÉ ET PROGRAMME DE TRAVAIL

Article 29

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE (ci-après le «comité»).
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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

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

*Article 30***Tâches complémentaires**

1. La Commission peut soumettre au comité toute question relative à la mise en œuvre de la présente directive. Si nécessaire, la Commission adopte une recommandation de mise en œuvre conformément à la procédure de consultation visée à l'article 29, paragraphe 2.
2. Le comité peut discuter de toute question relative à l'interopérabilité du système ferroviaire, y compris des questions liées à l'interopérabilité entre le système ferroviaire de la Communauté et celui de pays tiers.
3. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive concernant l'adaptation des annexes II à IX sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 29, paragraphe 4.
4. Le comité peut, si nécessaire, créer des groupes de travail pour l'aider dans l'accomplissement de ses tâches, notamment en vue d'assurer la coordination des organismes notifiés.

*Article 31***Programme de travail**

1. La Commission élabore un programme de travail qui tient compte de l'extension du champ d'application prévu à l'article 8, de la modification des STI prévue à l'article 6, paragraphe 1, et des autres obligations qui lui sont imposées par la présente directive. La Commission tient le comité pleinement informé de l'élaboration et de la mise à jour du programme et l'y associe.
2. Le programme de travail comporte les étapes suivantes:
 - a) mise au point, à partir d'un projet établi par l'Agence, d'un modèle du système ferroviaire communautaire, fondé sur la liste des sous-systèmes (annexe II), permettant de garantir la cohérence entre les STI; ce modèle doit comporter notamment les différents constituants du système ainsi que leurs interfaces et servir de cadre de référence pour la délimitation des domaines d'application de chaque STI;
 - b) création d'une structure modèle pour la mise au point des STI;
 - c) élaboration d'une méthodologie pour l'analyse coûts/avantages des solutions visées dans les STI;
 - d) adoption des mandats nécessaires à l'élaboration des STI;
 - e) pour chaque STI, identification des paramètres fondamentaux correspondants;
 - f) approbation des projets de programmes de normalisation;

- g) gestion de la période de transition entre la date d'entrée en vigueur de la directive 2004/50/CE et la publication des STI, y compris l'adoption du référentiel visé à l'article 36.

CHAPITRE VIII

REGISTRES DU RÉSEAU ET DES VÉHICULES*Article 32***Système d'immatriculation des véhicules**

1. Tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire communautaire porte un numéro européen de véhicule (NEV), qui lui est attribué lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.
2. Le demandeur de la première autorisation a la responsabilité d'apposer sur le véhicule concerné le NEV qui lui est attribué.
3. Le NEV est précisé sur la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.
4. Un NEV unique est attribué à chaque véhicule, sauf indication contraire sur la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.
5. Nonobstant le paragraphe 1, en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de la Communauté, les États membres peuvent accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent.

*Article 33***Registres nationaux des véhicules**

1. Chaque État membre tient un registre des véhicules autorisés sur son territoire. Ce registre répond aux critères suivants:
 - a) il respecte les spécifications communes visées au paragraphe 2;
 - b) il est tenu à jour par un organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire;
 - c) il est accessible aux autorités de sécurité et aux organismes d'enquête désignés en vertu des articles 16 et 21 de la directive 2004/49/CE; il est également accessible, pour toute demande légitime, aux organismes de contrôle désignés en vertu de l'article 30 de la directive 2001/14/CE, à l'Agence, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

2. Les spécifications communes du registre sont adoptées selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3, sur la base d'un projet de spécifications élaboré par l'Agence. Ce projet de spécifications comporte le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique, le mode opératoire, y compris les modalités pour l'échange de données, les règles relatives à l'introduction et à la consultation de données. Pour chaque véhicule, le registre contient au moins les informations suivantes:

- a) le NEV;
- b) les références de la déclaration «CE» de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;
- c) les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 34;
- d) l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur;
- e) les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;
- f) l'entité en charge de l'entretien.

3. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre national des véhicules, la destruction d'un véhicule ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule, à l'autorité de tout État membre dans lequel le véhicule a été autorisé.

4. Tant que les registres nationaux de véhicules des États membres ne sont pas reliés, chaque État membre met à jour son registre en y intégrant les modifications apportées par un autre État membre dans son propre registre, pour les données qui le concernent.

5. En cas de véhicules mis en service pour la première fois dans un pays tiers et dont la mise en service a été autorisée par un État membre sur son territoire, cet État membre veille à ce que les données visées au paragraphe 2, points d), e) et f), puissent être retrouvées via le registre national de véhicule. Les données visées au paragraphe 2, point f), peuvent être remplacées par les données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien.

Article 34

Registre européen des types de véhicules autorisés

1. L'Agence établit et tient un registre des types de véhicules autorisés par les États membres à être mis en service sur le réseau ferroviaire de la Communauté. Ce registre répond aux critères suivants:

- a) il est public et accessible par voie électronique;
- b) il respecte les spécifications communes visées au paragraphe 4;
- c) il est relié à tous les registres nationaux de véhicules.

2. Ce registre mentionne les informations suivantes pour chaque type de véhicule:

- a) les caractéristiques techniques du type de véhicule, telles qu'elles sont définies dans les STI pertinentes;
- b) le nom du constructeur;
- c) les dates, les références et les États membres de délivrance des autorisations successives pour ce type de véhicule, y compris les restrictions ou les retraits dont ils ont fait l'objet.

3. Lorsqu'une autorisation par type est octroyée, modifiée, suspendue ou retirée dans un État membre, l'autorité nationale de sécurité de cet État membre en informe l'Agence, afin que celle-ci puisse mettre à jour le registre.

4. Les spécifications communes applicables au registre sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 29, paragraphe 3, sur la base du projet de spécifications mis au point par l'Agence. Ce projet de spécifications comporte le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique, le mode opératoire et les règles relatives à l'introduction et à la consultation des données.

Article 35

Registre de l'infrastructure

1. Chaque État membre veille à ce qu'un registre de l'infrastructure soit publié et mis à jour conformément au cycle de mise à jour visé au paragraphe 2. Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales (par exemple les paramètres fondamentaux) et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des STI applicables. Dans ce but, chaque STI indique avec précision quelles informations doivent figurer au registre de l'infrastructure.

2. L'Agence élabore un projet de spécifications concernant le registre, relatives à sa présentation, à son format, à son cycle de mise à jour et à son mode d'utilisation, en tenant compte d'une période de transition appropriée pour les infrastructures mises en service avant l'entrée en vigueur de la présente directive. La Commission adopte les spécifications selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3.

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 36

Projets de référentiels

1. L'Agence met au point, conformément aux articles 3 et 12 du règlement (CE) n° 881/2004, sur la base des informations notifiées par les États membres en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la présente directive, ainsi que des documents

techniques de la profession et des textes des accords internationaux pertinents, un projet de référentiel des règles techniques qui assurent le degré actuel d'interopérabilité des réseaux et des véhicules auxquels le champ d'application de la présente directive sera étendu conformément à l'article 1^{er} de la présente directive. Si nécessaire, la Commission adopte le référentiel selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3, de la présente directive.

2. Après adoption du référentiel, les États membres informent la Commission de leur intention d'adopter toute disposition nationale ou du développement de tout projet sur leur territoire qui divergent par rapport au référentiel.

CHAPITRE X

DISPOSITIONS FINALES

Article 37

Motivation

Toutes les décisions prises en application de la présente directive et concernant l'évaluation de la conformité avec ou de l'aptitude à l'emploi de constituants d'interopérabilité, la vérification de sous-systèmes constituant le système ferroviaire ainsi que les décisions prises en application des articles 7, 12, 14 et 19 sont motivées de façon précise. Elles sont notifiées à l'intéressé dans les meilleurs délais, avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

Article 38

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1^{er}, à l'article 2, à l'article 4, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphes 2, 5, 6 et 8, à l'article 6, paragraphes 1, 2, 3, 9 et 10, aux articles 7, 8 et 9, à l'article 11, paragraphes 4 et 5, à l'article 12, à l'article 13, paragraphe 5, aux articles 15, 16 et 17, à l'article 18, paragraphes 1, 2, 4 et 5, à l'article 19, paragraphe 3, aux articles 20 à 27, à l'article 28, paragraphes 4 et 6, aux articles 32 à 35, ainsi qu'aux annexes I à IX au plus tard le 19 juillet 2010. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive

2. Les obligations de transposition et de mise en œuvre des chapitres IV, V, VII et VIII de la présente directive ne s'appliquent

pas à la République de Chypre et à la République de Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

Cependant, dès qu'une entité publique ou privée présente une demande officielle pour construire une ligne de chemin de fer en vue de son exploitation par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, les États membres concernés adoptent la législation permettant de mettre en œuvre les chapitres visés au premier alinéa dans un délai d'un an à compter de la réception de la demande.

Article 39

Rapports et information

1. Tous les trois ans, et pour la première fois le 19 juillet 2011, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire. Ce rapport comporte également une analyse des cas prévus à l'article 9.

2. La Commission publie, au plus tard le 19 juillet 2013, un rapport incluant une analyse de l'application du chapitre V et des progrès enregistrés dans l'acceptation croisée des véhicules dans la Communauté en termes de longueur et de coût des procédures pour les demandeurs. Le cas échéant, le rapport évalue également les retombées des diverses options pour la simplification des procédures d'autorisation des véhicules. Dans ce cas, plusieurs options concernant la coopération entre les autorités nationales de sécurité et l'Agence sont analysées.

3. L'Agence élabore et met à jour régulièrement un outil capable de fournir, sur demande d'un État membre ou de la Commission, un tableau de bord du niveau d'interopérabilité du système ferroviaire. Cet outil utilise les informations comprises dans les registres prévus aux articles 33, 34 et 35.

Article 40

Abrogation

Les directives 96/48/CE et 2001/16/CE sont abrogées avec effet à compter de 19 juillet 2010 sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national et d'application desdites directives.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe XI.

L'article 14 de la directive 2004/49/CE est abrogé avec effet au 19 juillet 2008.

Article 41

Entrée en vigueur

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

*Article 42***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 17 juin 2008.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

J. LENARČIČ

ANNEXE I

CHAMP D'APPLICATION**1. Système ferroviaire transeuropéen conventionnel****1.1. Réseau**

Le réseau du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sera celui des lignes conventionnelles du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision n° 1692/96/CE.

Aux fins de la présente directive, ce réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

- lignes prévues pour le trafic des passagers,
- lignes prévues pour le trafic mixte (passagers et marchandises),
- lignes spécialement conçues ou aménagées pour le trafic des marchandises,
- nœuds «passagers»,
- nœuds «marchandises», y compris les terminaux intermodaux,
- voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ce réseau comporte les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de passagers à longue distance et le transport de marchandises sur ce réseau afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

1.2. Véhicules

Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel comprend tous les véhicules aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris:

- les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques,
- les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques,
- les voitures de passagers,
- les wagons de marchandises, y compris les véhicules conçus pour le transport de camions.

Le matériel de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires mobiles peut être inclus.

Chacune des catégories ci-dessus est subdivisée en:

- véhicules à usage international,
- véhicules à usage national.

2. Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse**2.1. Réseau**

Le réseau du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse est celui des lignes à grande vitesse du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision n° 1692/96/CE.

Les lignes à grande vitesse comprennent:

- les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h,
- les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h,
- les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse à caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, dont la vitesse doit être adaptée cas par cas. Cette catégorie comporte aussi les lignes d'interconnexion entre les réseaux à grande vitesse et conventionnel, les traversées de gares, les accès aux terminaux, aux dépôts, etc., qui sont parcourues à vitesse conventionnelle par du matériel roulant «grande vitesse».

Ce réseau comporte les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport sur ces lignes afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

2.2. Véhicules

Le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse comprend les véhicules conçus pour circuler:

- soit sur les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, à une vitesse d'au moins 250 km/h, tout en permettant, dans des circonstances appropriées, d'atteindre des vitesses dépassant 300 km/h,
- soit sur les lignes mentionnées au point 2.1, lorsque cela est compatible avec les niveaux de performance de ces lignes, à une vitesse de l'ordre de 200 km/h.

En outre, les véhicules conçus pour circuler à une vitesse maximale inférieure à 200 km/h qui sont susceptibles de circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, lorsque cela est compatible avec les niveaux de performance de ce réseau, remplissent les conditions qui garantissent une exploitation sûre sur ce réseau. À cette fin, les STI pour les véhicules conventionnels précisent également les exigences nécessaires à une exploitation sûre des véhicules conventionnels sur les réseaux à grande vitesse.

3. Cohérence du système ferroviaire

La qualité du transport ferroviaire européen nécessite entre autres une excellente compatibilité entre les caractéristiques du réseau (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celles des véhicules (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette compatibilité dépendent les niveaux de performances, de sécurité, de qualité du service et leur coût.

4. Extension du champ d'application

4.1. Sous-catégories du réseau et de véhicules

Le champ d'application des STI est étendu progressivement à tout le système ferroviaire, comme indiqué à l'article 1^{er}, paragraphe 4. Afin de garantir l'efficacité de l'interopérabilité au regard des coûts, de nouvelles sous-catégories peuvent, au besoin, être mises au point pour toutes les catégories de réseau et de véhicules visées à la présente annexe. S'il y a lieu, les spécifications fonctionnelles et techniques visées à l'article 5, paragraphe 3, peuvent différer selon la sous-catégorie.

4.2. Garanties en matière de coûts

L'analyse coûts/avantages des mesures proposées tiendra notamment compte des éléments ci-après:

- le coût de la mesure proposée,
- les avantages pour l'interopérabilité d'une extension du champ d'application à certaines sous-catégories de réseaux et de véhicules,

- la réduction des coûts du capital grâce aux économies d'échelle et à la meilleure utilisation des véhicules,
- la réduction des dépenses d'investissement et des coûts d'entretien/frais d'exploitation grâce à la concurrence accrue entre les fabricants et les entreprises chargées de l'entretien,
- les effets bénéfiques sur l'environnement, grâce aux améliorations techniques du système ferroviaire,
- l'amélioration de la sécurité d'exploitation.

En outre, cette évaluation indiquera les conséquences probables pour tous les opérateurs et acteurs économiques concernés.

ANNEXE II

SOUS-SYSTÈMES

1. Liste des sous-systèmes

Aux fins de la présente directive, le système constituant le système ferroviaire peut être divisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant soit:

a) à des domaines de nature structurelle:

- infrastructures,
- énergie,
- contrôle-commande et signalisation,
- matériel roulant, ou

b) à des domaines de nature fonctionnelle:

- exploitation et gestion du trafic,
- entretien,
- applications télématiques au service des passagers et au service du fret.

2. Description des sous-systèmes

Pour chaque sous-système ou partie de sous-système, la liste des constituants et aspects liés à l'interopérabilité est proposée par l'Agence lors de l'élaboration du projet de STI correspondant.

Sans préjuger la détermination de ces aspects ou des constituants d'interopérabilité, ni de l'ordre dans lequel les sous-systèmes seront soumis à des STI, les sous-systèmes comprennent notamment:

2.1. Infrastructure

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, etc.), les équipements de sécurité et de protection.

2.2. Énergie

Le système d'électrification, y compris le matériel aérien et les parties embarquées du dispositif de mesure de la consommation électrique.

2.3. Contrôle-commande et signalisation

Tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau.

2.4. Exploitation et gestion du trafic

Les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la formation et la conduite des trains, la planification et la gestion du trafic.

Les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services transfrontaliers.

2.5. Applications télématiques

Conformément à l'annexe I, ce sous-système comprend deux parties:

- a) les applications au service des passagers, y compris les systèmes d'information des passagers avant et pendant le voyage, les systèmes de réservation, les systèmes de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre trains et avec d'autres modes de transport;
- b) les applications au service du fret, y compris les systèmes d'information (suivi en temps réel de la marchandise et des trains), les systèmes de triage et d'affectation, les systèmes de réservation, de paiement et de facturation, la gestion des correspondances avec d'autres modes de transport, la production des documents électroniques d'accompagnement.

2.6. Matériel roulant

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du train, les dispositifs de captage du courant, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux, etc.) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, passagers, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

2.7. Entretien

Les procédures, les équipements associés, les installations logistiques d'entretien, les réserves permettant d'assurer les opérations d'entretien correctif et préventif à caractère obligatoire prévues pour assurer l'interopérabilité du système ferroviaire et garantir les performances nécessaires.

ANNEXE III

EXIGENCES ESSENTIELLES

1. Exigences de portée générale

1.1. Sécurité

- 1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, l'entretien et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des trains doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.
- 1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée. Les paramètres des équipements de frein doivent permettre l'arrêt sur une distance de freinage donnée à la vitesse maximale autorisée.
- 1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.
- 1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.
- 1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible mais non conforme aux instructions affichées.

1.2. Fiabilité, disponibilité

La surveillance et l'entretien des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisés, menés et quantifiés de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. Santé

- 1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les trains et les infrastructures ferroviaires.
- 1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. Protection de l'environnement

- 1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception du système selon les dispositions communautaires en vigueur.
- 1.4.2. Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.
- 1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.
- 1.4.4. L'exploitation du système ferroviaire doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.
- 1.4.5. L'exploitation du système ferroviaire ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

1.5. *Compatibilité technique*

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des trains appelés à circuler sur le système ferroviaire.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, peuvent être mises en œuvre.

2. **Exigences particulières à chaque sous-système**

2.1. *Infrastructures*

2.1.1. Sécurité

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations.

Des dispositions doivent être prises pour limiter les dangers encourus par les personnes, notamment lors du passage des trains dans les gares.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels et les viaducs de grande longueur.

2.2. *Énergie*

2.2.1. Sécurité

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des trains, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. Protection de l'environnement

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie électrique ou thermique ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. Compatibilité technique

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique/thermique utilisés doivent:

- permettre aux trains de réaliser les performances spécifiées,
- dans le cas des systèmes d'alimentation en énergie électrique, être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les trains.

2.3. *Contrôle-commande et signalisation*

2.3.1. Sécurité

Les installations et les procédures de contrôle-commande et de signalisation utilisées doivent permettre une circulation des trains présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau. Les systèmes de contrôle-commande et de signalisation doivent continuer à permettre la circulation en toute sécurité des trains autorisés à rouler en situation dégradée spécifiée.

2.3.2. Compatibilité technique

Toute nouvelle infrastructure et tout nouveau matériel roulant construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des trains doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système ferroviaire.

2.4. *Matériel roulant*

2.4.1. Sécurité

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des trains.

Les trains doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord.

2.4.2. Fiabilité, disponibilité

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du train sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. Compatibilité technique

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Dans le cas de la traction électrique, les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des trains sous les systèmes d'alimentation en énergie du système ferroviaire.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue, compte tenu des conditions climatiques qui prévalent.

2.4.4. Contrôle

Les trains doivent être équipés d'un appareil enregistreur. Les données collectées par cet appareil et le traitement des informations doivent être harmonisés.

2.5. *Entretien*

2.5.1. Santé et sécurité

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres doivent garantir une exploitation sûre du sous-système concerné et ne pas constituer un danger pour la santé et la sécurité.

2.5.2. Protection de l'environnement

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres d'entretien ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. Compatibilité technique

Les installations d'entretien traitant le matériel roulant doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tout le matériel pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. *Exploitation et gestion du trafic*

2.6.1. Sécurité

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et des centres de contrôle doivent garantir une exploitation sûre, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de contrôle et d'entretien des exploitants concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.6.2. Fiabilité, disponibilité

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et des centres de contrôle, ainsi que le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de contrôle et d'entretien doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.6.3. Compatibilité technique

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système ferroviaire, en tenant compte des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

2.7. *Applications télématiques au service des passagers et du fret*

2.7.1. Compatibilité technique

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissent une qualité de service minimale aux passagers et aux clients du secteur marchandises, plus particulièrement en termes de compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

- les bases de données, les logiciels et les protocoles de communication des données soient développés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données entre applications différentes et entre exploitants différents, en excluant les données commerciales confidentielles,
- les informations soient aisément accessibles aux utilisateurs.

2.7.2. Fiabilité, disponibilité

Les modes d'utilisation, de gestion, de mise à jour et d'entretien de ces bases de données, logiciels et protocoles de communication des données doivent garantir l'efficacité de ces systèmes et la qualité du service.

2.7.3. Santé

Les interfaces de ces systèmes avec les utilisateurs doivent respecter les règles minimales en matière ergonomique et de protection de la santé.

2.7.4. Sécurité

Des niveaux d'intégrité et de fiabilité suffisants doivent être assurés pour le stockage ou la transmission d'informations liées à la sécurité.

ANNEXE IV

DÉCLARATION «CE» DE CONFORMITÉ ET D'APTITUDE À L'EMPLOI DES CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ**1. Constituants d'interopérabilité**

La déclaration «CE» s'applique aux constituants d'interopérabilité concernés par l'interopérabilité du système ferroviaire, visés à l'article 3. Ces constituants d'interopérabilité peuvent être:

1.1. Des constituants banalisés

Ce sont les constituants qui ne sont pas propres au système ferroviaire et qui peuvent être utilisés tels quels dans d'autres domaines.

1.2. Des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques

Ce sont les constituants qui ne sont pas en tant que tels propres au système ferroviaire mais qui doivent démontrer des performances spécifiques lorsqu'ils sont utilisés dans le domaine ferroviaire.

1.3. Des constituants spécifiques

Ce sont les constituants qui sont propres aux applications ferroviaires.

2. Champ d'application

La déclaration «CE» concerne:

- soit l'évaluation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité, considéré isolément, avec les spécifications techniques qu'il doit respecter,
- soit l'évaluation/appréciation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des interfaces sont en jeu, par rapport aux spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, qui doivent être vérifiées.

Les procédures d'évaluation mises en œuvre par les organismes notifiés, au stade de la conception ainsi qu'à celui de la production, font appel aux modules définis dans la décision 93/465/CEE suivant les conditions indiquées dans les STI.

3. Contenu de la déclaration «CE»

La déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que la notice d'instruction et comprendre les éléments suivants:

- références de la directive,
- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant),
- description du constituant d'interopérabilité (marque, type, etc.),
- indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi (article 13),
- toutes les descriptions pertinentes auxquelles répondent le constituant d'interopérabilité et en particulier les conditions d'utilisation,

- nom et adresse de l'organisme (des organismes) notifié(s) qui est (sont) intervenu(s) dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi et date du certificat d'examen assortie, le cas échéant, de la durée et des conditions de validité du certificat,
 - le cas échéant, référence des spécifications européennes,
 - identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.
-

ANNEXE V

DÉCLARATION «CE» DE VÉRIFICATION DES SOUS-SYSTÈMES

La déclaration «CE» de vérification et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que le dossier technique et comprendre les éléments suivants:

- références de la directive,
 - nom et adresse de l'entité adjudicatrice ou du fabricant, ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale de l'entité adjudicatrice ou du fabricant),
 - description succincte du sous-système,
 - nom et adresse de l'organisme notifié qui a procédé à la vérification «CE» visée à l'article 18,
 - références des documents contenus dans le dossier technique,
 - toutes les dispositions pertinentes provisoires ou définitives auxquelles doit répondre le sous-système, et en particulier, s'il y a lieu, les restrictions ou conditions d'exploitation,
 - durée de validité de la déclaration «CE», si celle-ci est provisoire,
 - identification du signataire.
-

ANNEXE VI

PROCÉDURE DE VÉRIFICATION «CE» DES SOUS-SYSTÈMES**1. Introduction**

La vérification «CE» est la procédure par laquelle un organisme notifié vérifie et atteste que le sous-système est:

- conforme aux dispositions de la directive,
- conforme aux autres dispositions réglementaires résultant du traité, et qu'il peut être mis en service.

2. Étapes

La vérification du sous-système comprend les étapes suivantes:

- conception d'ensemble,
- production: construction du sous-système, comprenant notamment l'exécution des travaux de génie civil, la fabrication, le montage des constituants, le réglage de l'ensemble,
- essais final du sous-système.

En ce qui concerne la phase de conception (y compris les essais de type) et la phase de production, le demandeur peut demander une évaluation préalable.

Dans ce cas, cette ou ces évaluations conduisent à une ou plusieurs attestations de contrôle intermédiaire (ACI) établies par l'organisme notifié choisi par le demandeur. L'organisme notifié établit alors une déclaration «CE» de conformité intermédiaire du sous-système pour les phases concernées.

3. Certificat

L'organisme notifié qui est responsable de la vérification «CE» évalue la conception et la production du sous-système et établit le certificat de vérification destiné au demandeur, qui à son tour établit la déclaration «CE» de vérification destinée à l'autorité de tutelle de l'État membre dans lequel le sous-système est implanté et/ou exploité.

Si elles existent, l'organisme notifié prend en compte les ACI, et, dans le but de délivrer le certificat de vérification «CE»:

- vérifie que le sous-système:
 - est couvert par des ACI de conception et de production, si le demandeur en a demandé à l'organisme notifié en ce qui concerne les deux phases, ou
 - est, tel qu'il est fabriqué, conforme à tous les aspects couverts par l'ACI de conception octroyée au demandeur, s'il en a demandé à l'organisme notifié en ce qui concerne la phase de conception seulement,
- vérifie qu'elles répondent bien aux exigences des STI et évalue les éléments de conception et de production non couverts par les ACI de conception et/ou de production.

4. Dossier technique

Le dossier technique qui accompagne la déclaration de vérification doit être constitué comme suit:

- pour les infrastructures: plans des ouvrages, procès-verbaux de réception des fouilles et du ferrailage, rapports d'essai et de contrôle des bétons, etc.,
- pour les autres sous-systèmes: plans généraux et de détail conformes à l'exécution, schémas électriques et hydrauliques, schémas des circuits de commande, description des systèmes informatiques et des automatismes, notices de fonctionnement et d'entretien, etc.,
- liste des constituants d'interopérabilité visés à l'article 3 incorporés dans le sous-système,
- copies des déclarations «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 13 de la directive, accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calcul correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par des organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes,
- le cas échéant, les ACI et, si tel est le cas, les déclarations «CE» de conformité intermédiaire du sous-système accompagnant le certificat de vérification «CE», y compris le résultat du contrôle de leur validité effectué par l'organisme notifié,
- certificat de l'organisme notifié chargé de la vérification «CE», certifiant que le projet est conforme aux dispositions de la présente directive, accompagné des notes de calcul correspondantes et visé par ses soins, précisant, s'il y a lieu, les réserves formulées durant l'exécution des travaux qui n'auraient pas été levées; le certificat est également accompagné des rapports de visite et d'audit que l'organisme a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 5.3 et 5.4.

5. Surveillance

- 5.1. Le but de la surveillance «CE» est de s'assurer que, pendant la réalisation du sous-système, les obligations découlant du dossier technique ont été remplies.
- 5.2. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, de préfabrication, aux installations d'essai, et plus généralement à tous les lieux qu'il pourrait juger nécessaires pour l'accomplissement de sa mission. Le demandeur doit lui remettre ou lui faire remettre tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.
- 5.3. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation doit effectuer périodiquement des audits afin de s'assurer que les dispositions de la directive sont respectées. Il doit fournir à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Il peut être nécessaire qu'il soit présent durant certaines phases du chantier.
- 5.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il doit fournir un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.
- 5.5. Pour délivrer la déclaration «CE» d'aptitude à l'emploi visée à l'annexe IV, section 2, l'organisme notifié doit être en mesure de contrôler un sous-système dans lequel est incorporé un constituant d'interopérabilité de manière à déterminer, si la STI correspondante le requiert, son aptitude à l'emploi dans l'environnement ferroviaire auquel il est destiné.

6. Dépôt

Le dossier complet visé au point 4 est déposé auprès du demandeur à l'appui de la déclaration ACI, le cas échéant, délivrée par l'organisme notifié chargé des ACI ou du certificat de conformité délivré par l'organisme notifié chargé de la vérification du sous-système en ordre de marche. Le dossier est joint à la déclaration ACI et/ou à la déclaration «CE» de vérification que le demandeur adresse à l'autorité de tutelle de l'État membre concerné.

Une copie du dossier est conservée par le demandeur pendant toute la durée de vie du sous-système. Le dossier est communiqué aux autres États membres qui en font la demande.

7. Publication

Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant:

- les demandes de vérification «CE» reçues,
- les ACI délivrées ou refusées,
- les certificats de vérification délivrés ou refusés,
- les certificats de conformité refusés.

8. Langue

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification «CE» sont rédigés dans une langue officielle de l'État membre où est établi le demandeur ou dans une langue acceptée par celui-ci.

ANNEXE VII

PARAMÈTRES À CONTRÔLER POUR LA MISE EN SERVICE DE VÉHICULES NON CONFORMES AUX STI ET CLASSIFICATION DES RÈGLES NATIONALES**1. Liste des paramètres**

1. Informations générales

- information relative au cadre juridique national en vigueur,
- conditions nationales particulières,
- livret d'entretien,
- livret d'exploitation.

2. Interfaces de l'infrastructure

- pantographes,
- appareillage de bord relatif à l'alimentation et impact relatif à la compatibilité électromagnétique, gabarit,
- équipements de sécurité divers, par exemple: contrôle-commande, systèmes de communication sol-train.

3. Caractéristiques relatives au matériel roulant

- dynamique du véhicule,
- superstructure du véhicule,
- tampons et organes de traction,
- bogies et organes de roulement,
- essieux montés et leur logement,
- équipements de freinage,
- systèmes techniques nécessitant leur supervision, par exemple le système à air comprimé,
- vitres frontales et latérales,
- portes,
- système de passage entre voitures,
- systèmes de contrôle (logiciel),
- installations d'eau potable et d'eaux usées,
- protection de l'environnement,
- protection contre l'incendie,
- santé et sécurité des employés,

- citerne et wagons «citerne»,
- conteneurs à vidange par pression,
- sécurisation du chargement,
- marquage,
- techniques de soudure.

2. Classification des règles

Les règles nationales relatives aux paramètres identifiés au point 1 sont affectées à l'un des trois groupes spécifiés ci-après. Les règles et les restrictions à caractère strictement local ne sont pas concernées; leur vérification fait partie des contrôles à mettre en place d'un commun accord par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure.

Groupe A:

Le groupe A comprend:

- des normes internationales,
- des règles nationales qui sont réputées être équivalentes sur le plan de la sécurité ferroviaire à des règles nationales d'autres États membres.

Groupe B:

Le groupe B comprend toute règle qui ne relève pas du groupe A ou C, ou qui n'a pas encore pu être classifiée dans un de ces groupes.

Groupe C:

Le groupe C comprend des règles qui sont strictement nécessaires et liées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure en vue d'une exploitation sûre et interopérable dans le réseau concerné (par exemple le gabarit).

ANNEXE VIII

CRITÈRES MINIMAUX DEVANT ÊTRE PRIS EN CONSIDÉRATION PAR LES ÉTATS MEMBRES POUR LA NOTIFICATION DES ORGANISMES

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.

2. L'organisme et le personnel chargé des vérifications doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.

En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service dans le cadre de la présente directive, les licences dans le cadre de la directive 95/18/CE, et les certificats de sécurité dans le cadre de la directive 2004/49/CE, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.

3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.

4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:

- une formation technique et professionnelle adéquate,
- une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications,
- l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.

5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.

6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'État membre.

7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes et des autorités chargées des enquêtes sur les accidents de l'État où il exerce ses activités, ainsi qu'à l'égard des organismes d'enquête sur les accidents chargés de mener des enquêtes sur les accidents dus à une défaillance des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes contrôlés) en vertu de la présente directive ou de toute disposition de droit interne la mettant en œuvre.

ANNEXE IX

DOSSIER DE PRÉSENTATION D'UNE DÉROGATION

Lors de l'introduction de la demande de dérogation, les États membres doivent fournir des documents suivants:

- a) Une lettre formelle communiquant à la Commission la dérogation envisagée.
- b) Un dossier, annexé à la lettre, comprenant au moins:
 - une description des travaux, biens et services sujets à la dérogation, précisant les dates clés, la situation géographique ainsi que le domaine fonctionnel et technique,
 - une référence précise aux STI (ou à leurs parties) pour lesquelles une dérogation est demandée,
 - une référence précise et des détails des dispositions de remplacement qui seront appliquées,
 - pour des demandes relevant de l'article 7, paragraphe 1, point a), la justification du stade avancé de développement du projet,
 - la justification de la dérogation, comprenant les raisons principales à caractère technique, économique, commercial, opérationnel et/ou administratif,
 - tout autre élément justifiant la demande de dérogation,
 - une description des mesures que l'État membre envisage de prendre afin de promouvoir l'interopérabilité finale du projet. S'il s'agit d'une dérogation mineure, cette description n'est pas requise.

La documentation doit être fournie tant sous forme papier que sous forme de fichiers électroniques, ce qui permet sa distribution parmi les membres du comité.

ANNEXE X

PARTIE A**Directives abrogées**

(visées à l'article 40)

Directive 96/48/CE		Uniquement l'article 14
Directive 2001/16/CE		
Directive 2004/49/CE		

PARTIE B**Délais de transposition en droit national**

(visés à l'article 40)

Directive	Date limite de transposition
96/48/CE	9 avril 1999
2001/16/CE	20 avril 2003
2004/49/CE	30 avril 2006

ANNEXE XI

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 96/48/CE	Directive 2001/16/CE	Présente directive
Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1
Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2
—	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 3
—	Article 1 ^{er} , paragraphe 3	Article 1 ^{er} , paragraphe 4
Article 2, partie introductive	Article 2, partie introductive	Article 2, partie introductive
Article 2, points a) à l)	Article 2, points a) à l)	Article 2, points a) et b), et e) à m)
—	—	Article 2, points c) et d)
Article 2, point n)	Article 2, point m)	Article 2, point n)
Article 2, point o)	Article 2, point n)	Article 2, point o)
Article 2, point m)	Article 2, point o)	Article 2, point p)
Article 2, point p)	Article 2, point p)	Article 2, point q)
—	—	Article 2, points r) à z)
Articles 3, 4 et 5	Articles 3, 4 et 5	Articles 3 et 4 et article 5, paragraphes 1 à 5
Article 5, paragraphe 6	Article 5, paragraphe 7	Article 5, paragraphe 7
—	—	Article 5, paragraphe 6
—	—	Article 5, paragraphe 8
Article 6, paragraphes 1 à 8	Article 6, paragraphes 1 à 8	Article 6, paragraphes 1 à 8
—	—	Article 6, paragraphes 9 et 10
—	—	Articles 7 et 8
Article 7	Article 7	Article 9
Article 8	Article 8	Article 10, paragraphe 1
Article 9	Article 9	Article 10, paragraphe 2
Article 10, paragraphes 1 à 3	Article 10, paragraphes 1 à 3	Article 11, paragraphes 1 à 3
—	Article 10, paragraphe 6	Article 11, paragraphe 4
—	—	Article 11, paragraphe 5
Articles 11 à 13	Articles 11 à 13	Articles 12 à 14
Article 14, paragraphes 1 et 2	Article 14, paragraphes 1 et 2	Article 15, paragraphes 1 et 2
Article 14, paragraphe 3	Article 14, paragraphe 3	Article 20
Article 14, paragraphes 4 et 5	Article 14, paragraphes 4 et 5	Article 33
—	—	Article 15, paragraphes 2 et 3
Articles 15 et 16	Articles 15 et 16	Articles 16 et 17
Article 16, paragraphe 3	Article 16, paragraphe 3	Article 17, paragraphe 3
—	—	—
Article 18, paragraphes 1 à 3	Article 18, paragraphes 1 à 3	Article 18, paragraphes 1 à 3
—	—	Article 18, paragraphes 4 et 5
Article 19	Article 19	Article 19
Article 20	Article 20	Article 28
—	—	Articles 21 à 27
Article 21, paragraphes 1 à 3	Article 21, paragraphes 1 à 3	Article 29, paragraphes 1 à 3
—	—	Article 29, paragraphes 4 et 5
Article 21 bis, paragraphe 1	Articles 22	Article 30, paragraphe 2
Article 21, paragraphe 4	Article 21, paragraphe 4	Article 30, paragraphe 4
Article 21 bis, paragraphe 2	Article 21 bis	Article 30, paragraphe 1
Article 21 ter	—	—
Article 21 quater	Article 21 ter	Article 30, paragraphe 3

Directive 96/48/CE	Directive 2001/16/CE	Présente directive
Article 22	Article 26	Article 37
Article 22 bis	Article 24	Articles 34 et 35
—	—	Article 32
—	Article 23	Article 31
—	Article 25	Article 36
Article 23	Article 27	Article 38
Article 24	Article 28	Article 39
—	—	Article 40
Article 25	Article 29	Article 41
Article 26	Article 30	Article 42
Annexes I à VI	Annexes I à VI	Annexes I à VI
—	—	Annexe VII
Annexe VII	Annexe VII	Annexe VIII
—	—	Annexes IX à XI