

RÈGLEMENT (UE) N° 328/2012 DE LA COMMISSION

du 17 avril 2012

modifiant le règlement (CE) n° 62/2006 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Applications télématiques au service du fret» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la 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 ⁽¹⁾, et notamment son article 6, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a reçu la recommandation de l'Agence ferroviaire européenne ERA/REC/06-2011/INT le 12 mai 2011.
- (2) Chaque spécification technique d'interopérabilité («STI») devrait indiquer la stratégie de mise en œuvre de la STI et les étapes à franchir pour passer progressivement de la situation existante à la situation finale où le respect de la STI est généralisé. La stratégie de mise en œuvre de la STI relative aux «Applications télématiques au service du fret» ne devrait pas reposer uniquement sur la conformité des sous-systèmes à la STI, mais également sur une mise en œuvre coordonnée.
- (3) Le cas échéant, il y a lieu d'aligner le règlement (CE) n° 62/2006 de la Commission du 23 décembre 2005 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Applications télématiques au service du fret» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ⁽²⁾ sur le chapitre 7 du règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» du système ferroviaire transeuropéen ⁽³⁾.
- (4) Conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 62/2006, les organismes représentatifs du secteur ferroviaire au niveau européen ont transmis à la Commission européenne un plan stratégique européen de déploiement (ci-après «plan stratégique») pour la mise en œuvre des applications télématiques au service du fret. Il conviendrait d'en tenir compte en modifiant l'annexe A. L'annexe A se rapporte aux spécifications détaillées qui sont la base du développement du système des applications télématiques au service du fret. Ces documents doivent être soumis à une procédure de gestion des modifications. Dans le cadre de cette procédure, l'Agence devrait mettre à jour ces documents afin de clarifier la ligne de base pour la mise en œuvre.
- (5) Les différents calendriers indiqués dans le plan stratégique présenté en 2007 sont caducs. Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les détenteurs de wagons devraient donc soumettre à la Commission, par l'intermédiaire du comité directeur, leurs calendriers

détaillés indiquant les étapes intermédiaires, les éléments livrables et les dates de mise en œuvre de chaque fonction de la STI «Applications télématiques au service du fret». Tout écart par rapport aux calendriers prévus dans le plan stratégique devrait être dûment justifié, et les mesures d'atténuation prises pour limiter de nouveaux retards devraient être indiquées. Ce travail devrait reposer sur l'hypothèse que les modifications requises traitées conformément au point 7.2.2 de l'annexe seraient validées.

- (6) Il est nécessaire d'informer tous les destinataires des obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement, en particulier les petites entreprises de fret qui ne sont pas membres des organismes représentatifs du secteur ferroviaire au niveau européen.
- (7) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 62/2006 en conséquence.
- (8) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les articles 4 bis, 4 ter et 4 quater suivants sont insérés dans le règlement (CE) n° 62/2006:

«Article 4 bis

1. Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les détenteurs de wagons développent et déploient le système informatisé conformément aux dispositions du chapitre 7 de l'annexe du présent règlement et conformément, en particulier, aux spécifications des exigences fonctionnelles et au plan directeur visé au point 7.1.2.

2. Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les détenteurs de wagons soumettent à la Commission, par l'intermédiaire du comité directeur visé au point 7.1.4 de l'annexe, au plus tard le 13 mai 2012, le plan directeur visé au point 7.1.2 comprenant leurs calendriers détaillés qui indiquent les étapes intermédiaires, les éléments livrables et les dates de mise en œuvre des différentes fonctions de la STI relative aux applications télématiques au service du fret.

3. Ils rendent compte à la Commission des progrès qu'ils ont accomplis par l'intermédiaire du comité directeur visé au point 7.1.4 de l'annexe, conformément aux dispositions du chapitre 7 de l'annexe au présent règlement.

Article 4 ter

1. L'Agence publie le plan directeur visé au point 7.1.2 et le tient à jour.

⁽¹⁾ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.⁽²⁾ JO L 13 du 18.1.2006, p. 1.⁽³⁾ JO L 123 du 12.5.2011, p. 11.

2. L'Agence met à jour les documents visés à l'annexe A sur la base des demandes de modification qui sont validées avant le 13 mai 2012 conformément à la procédure de gestion des modifications décrite au point 7.2.2. Au plus tard le 13 octobre 2012, l'Agence soumet une recommandation à la Commission concernant la mise à jour de l'annexe A qui définit la ligne de base pour la mise en œuvre.

3. L'Agence évalue la mise en œuvre des applications télématiques au service du fret, afin de déterminer si les objectifs poursuivis ont été atteints et les délais tenus.

Article 4 quater

Les États membres s'assurent que toutes les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les détenteurs de wagons établis sur leur territoire sont informés des dispositions du présent règlement et ils désignent un point de contact national pour sa mise en œuvre.»

Article 2

L'annexe du règlement (CE) n° 62/2006 est modifiée comme suit:

- 1) les points 7.1, 7.2 et 7.3 sont remplacés par le texte de l'annexe I du présent règlement;
- 2) l'annexe A est remplacée par le texte figurant à l'annexe II du présent règlement;
- 3) au point 2.3.1, dans le paragraphe commençant par «Certains prestataires de services...», le texte «(voir également l'annexe A, index 6)» est supprimé;
- 4) aux points 4.2, 4.2.3.1, 4.2.4.1, 4.2.8.1, «index 1» est remplacé par «appendice F»;
- 5) au point 4.2.1.1, la phrase:

«Tous ces renseignements sont énumérés dans le tableau de l'annexe A, index 3, qui indique, dans la colonne "Données des documents de suivi", leur caractère facultatif ou obligatoire et s'ils doivent être fournis par l'expéditeur ou être ajoutés par l'EFP.»

est remplacée par

«Tous ces renseignements (pour la description des données voir l'annexe A – appendices A, B, F et annexe 1 de l'appendice B) sont énumérés dans le tableau de l'annexe A – annexe 1 de l'appendice B, qui indique, dans la colonne "Données des documents de suivi", leur caractère facultatif ou obligatoire et s'ils doivent être fournis par l'expéditeur ou être ajoutés par l'EFP.»

- 6) au point 4.2.1.2, les phrases:

«Les informations qui doivent figurer dans les demandes de wagons en fonction du rôle de l'EF sont détaillées à l'annexe A, index 3, qui indique également leur caractère obligatoire ou facultatif. Les formats précis de ces messages sont définis à l'annexe A, index 1.»

sont remplacées par

«Les informations qui doivent figurer dans les demandes de wagons en fonction du rôle de l'EF sont détaillées à l'annexe A, appendices A et B et annexe 1 de l'appendice B, qui indique également leur caractère obligatoire ou facultatif. Les formats précis de ces messages sont définis à l'annexe A, appendice F.»

- 7) au point 4.2.2.1, «index 4» est remplacé par «appendice F» et «index 1» est remplacé par «appendice F»;
- 8) au point 4.2.11.2, «index 2» est remplacé par «appendices D et F»;
- 9) au point 4.2.11.3, «index 2» est remplacé par «appendices A, B, F et annexe 1 de l'appendice B»;
- 10) au point 6.2, «index 1» est remplacé par «appendices E et F».

Article 3

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

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

Fait à Bruxelles, le 17 avril 2012.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

7.1. Modalités d'application de la présente STI*7.1.1. Introduction*

La présente STI concerne le sous-système «applications télématiques au service du fret». Aux termes de l'annexe II de la directive 2008/57/CE, ce sous-système est de nature fonctionnelle. L'application de la présente STI ne repose donc pas sur la notion de sous-système nouveau, renouvelé ou réaménagé, comme c'est habituellement le cas des STI relatives aux sous-systèmes structurels, sauf indication particulière dans la STI.

La mise en œuvre de la STI se fait par étapes:

- phase une: spécifications informatiques détaillées et plan directeur;
- phase deux: développement;
- phase trois: déploiement.

7.1.2. Phase une – Spécifications informatiques détaillées et plan directeur

Les spécifications des exigences fonctionnelles qui servent de base à l'architecture technique décrite ci-dessus au cours du développement et du déploiement du système informatisé figurent dans les appendices A à F de l'annexe A.

Le plan directeur obligatoire «de la conception à la livraison» du système informatisé, qui repose sur le plan stratégique européen de déploiement préparé par le secteur ferroviaire, décrit les éléments d'architecture de base du système et détermine les principales activités à exécuter.

7.1.3. Phases 2 et 3 – Développement et déploiement

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les détenteurs de wagons développent et déploient le système informatisé des applications télématiques au service du fret conformément aux dispositions du chapitre 7.

7.1.4. Gouvernance, rôles et responsabilités

Le développement et le déploiement sont gérés par une structure de gouvernance comprenant les acteurs suivants.

Le comité directeur

Le comité directeur assume les rôles et responsabilités décrits ci-après:

1. Le comité directeur définit la structure de gestion stratégique de manière à gérer et à coordonner efficacement les travaux de mise en œuvre de la STI relative aux «Applications télématiques au service du fret». Cela suppose de définir la politique, la direction stratégique et les priorités. À cet égard, le comité directeur tient également compte des intérêts des petites entreprises, des nouveaux arrivants et des entreprises ferroviaires fournissant des services spécifiques.
2. Le comité directeur suit les progrès accomplis dans la mise en œuvre. Régulièrement, et au moins quatre fois par an, il rend compte à la Commission européenne des progrès accomplis par rapport au plan directeur. Le comité directeur prend les mesures nécessaires pour rectifier la situation en cas d'écart par rapport au plan directeur.
3. Le comité directeur est composé:
 - des organismes de représentation du secteur ferroviaire au niveau européen tels que définis à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 881/2004 («organismes représentatifs du secteur ferroviaire»),
 - de l'Agence ferroviaire européenne, et
 - de la Commission.
4. Le comité directeur est coprésidé par a) la Commission et b) une personne nommée par les organismes représentatifs du secteur ferroviaire. La Commission, assistée des membres du comité directeur, rédige le règlement intérieur de ce comité, qui est adopté au sein du comité.
5. Les membres du comité directeur peuvent proposer au comité que d'autres organismes y soient intégrés en qualité d'observateurs lorsque des raisons techniques et organisationnelles claires le justifient.

Les parties concernées

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les détenteurs de wagons établissent une structure de gouvernance des projets efficace, à même de permettre les bons développement et déploiement du système des applications télématiques pour le fret.

Les parties concernées mentionnées ci-dessus:

- fournissent les efforts et les ressources nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement,

- respectent les principes concernant l'accès aux éléments communs de la STI relative aux applications télématiques au service du fret, qui sont mis à la disposition de tous les participants au marché selon un tarif unique, transparent et le plus bas possible,
- font en sorte que tous les participants au marché aient accès à l'ensemble des données échangées dont ils ont besoin pour satisfaire à leurs obligations légales et pour remplir leurs fonctions conformément aux exigences fonctionnelles de la STI relatives aux applications télématiques au service du fret,
- protègent la confidentialité des relations avec la clientèle,
- mettent en place un mécanisme qui permettra aux nouveaux arrivants de s'associer au développement des applications télématiques et de bénéficier des avancées déjà réalisées en ce qui concerne les éléments communs, d'une manière qui satisfasse à la fois les parties concernées susmentionnées et les nouveaux arrivants, notamment du point de vue d'un partage équitable des coûts,
- rendent compte au comité directeur de la STI ATF des progrès accomplis dans la mise en œuvre. Ce compte rendu indique également les éventuels écarts par rapport au plan directeur.

Les organismes représentatifs

Les organismes représentatifs du secteur ferroviaire au niveau européen tels que définis à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 881/2004 sont investis des rôles et responsabilités ci-après:

- représenter leurs différents membres au sein du comité directeur,
- informer leurs membres des obligations qui leur incombent en ce qui concerne la mise en œuvre du présent règlement,
- garantir pour toutes les parties concernées susmentionnées l'accès complet et actuel aux informations relatives à l'état des travaux du comité directeur et de tout autre groupe afin de sauvegarder les intérêts de chaque représentant lors de la mise en œuvre de la STI ATF en temps utile,
- faire en sorte que les informations soient transmises de manière efficace au comité directeur par les différentes parties concernées qui sont membres de ces organismes, de façon que les intérêts desdites parties concernées soient dûment pris en compte lorsqu'il s'agit de prendre des décisions touchant au développement et au déploiement des applications télématiques au service du fret,
- faire en sorte que les informations soient transmises de manière efficace par le comité directeur de la STI ATF aux parties concernées qui sont membres de ces organismes, de façon que les parties concernées soient dûment informées des décisions touchant au développement et au déploiement des applications télématiques au service du fret.

7.2. Gestion des modifications

7.2.1. Procédure de gestion des modifications

Les procédures de gestion des modifications sont conçues de manière à garantir une véritable analyse des coûts et des bénéfices de ces modifications et un contrôle de leur mise en œuvre. Ces procédures sont définies, mises en place, soutenues et gérées par l'Agence ferroviaire européenne et:

- elles précisent les contraintes techniques qui fondent la modification,
- elles comportent une déclaration désignant le responsable des procédures de mise en œuvre des modifications,
- elles indiquent la procédure de validation des modifications à appliquer,
- elles définissent la politique de gestion des modifications, de diffusion, de transition et de déploiement,
- elles définissent les responsabilités pour la gestion des spécifications détaillées, l'assurance de la qualité et la gestion de la configuration.

Le bureau de contrôle des modifications (CCB) doit être composé de l'Agence ferroviaire européenne, des organismes représentatifs du secteur ferroviaire et des autorités nationales de sécurité. Cette implication des parties prenantes garantit la prise en considération générale des modifications à apporter, ainsi qu'une évaluation globale de leurs conséquences. La Commission est libre d'ajouter d'autres parties au CCB si leur participation est jugée nécessaire. Le CCB sera, à terme, placé sous l'égide de l'Agence ferroviaire européenne.

7.2.2. Procédures spécifiques de gestion des modifications pour les documents énumérés à l'annexe A du présent règlement

La gestion du suivi des modifications pour les documents énumérés à l'annexe A du présent règlement est mise en place par l'Agence ferroviaire européenne conformément aux critères suivants:

- 1) Les demandes de modification concernant les documents sont soumises par l'intermédiaire des autorités nationales de sécurité (ANS), ou par l'intermédiaire des organismes représentatifs du secteur ferroviaire au niveau européen définis à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 881/2004, ou par l'intermédiaire du comité directeur. La Commission est libre d'ajouter d'autres parties si leur contribution est jugée nécessaire.
- 2) L'Agence ferroviaire européenne rassemble et archive les demandes de modification.

- 3) L'Agence ferroviaire européenne présente les demandes de modification au groupe de travail spécifique de l'Agence, qui les évaluera et préparera une proposition accompagnée d'une analyse économique, le cas échéant.
- 4) L'Agence ferroviaire européenne présente ensuite la demande de modification et la proposition correspondante au bureau de contrôle des modifications qui validera ou non, ou encore repoussera à une date ultérieure, la demande de modification.
- 5) Si la demande de modification n'est pas validée, l'Agence ferroviaire européenne renvoie au demandeur l'indication du motif du rejet ou une demande d'information complémentaire sur le projet de modification.
- 6) Le document est modifié sur la base des demandes de modification validées.
- 7) L'Agence ferroviaire européenne présente à la Commission une recommandation visant à mettre à jour l'annexe A, accompagnée d'un projet de nouvelle version du document, des demandes de modification et de leur évaluation économique.
- 8) L'Agence ferroviaire européenne publie le projet de nouvelle version du document et les demandes de modification validées sur son site internet.
- 9) Une fois la mise à jour de l'annexe A publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*, l'Agence ferroviaire européenne met la nouvelle version du document sur son site internet.

Lorsque la gestion du suivi des modifications touche des éléments simultanément utilisés dans le cadre de la STI ATF, les modifications sont effectuées de manière à rester aussi proches que possible de la STI ATF appliquée, afin d'optimiser les synergies.

ANNEXE II

«ANNEXE A

LISTE DES DOCUMENTS D'ACCOMPAGNEMENT

Liste des spécifications obligatoires

Index n°	Référence	Intitulé du document	Version
5	ERA_FRS_TAF_A_Index_5.doc	STI ATF- ANNEXE A.5: Illustrations et diagrammes séquentiels relatifs aux messages de la STI ATF	1.0
Appendice	Référence	Intitulé du document	Version
A	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_A.doc	STI ATF – ANNEXE D.2: APPENDICE A (PLAN D'ACHEMINEMENT DES WAGONS/UCI)	1.0
B	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B.doc	STI ATF – ANNEXE D.2: APPENDICE B – BASE DE DONNÉES OPÉRATIONNELLE INTERMODALE ET DES WAGONS (WIMO)	1.0
B – Annexe 1	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B_Annex_1.doc	STI ATF – ANNEXE D.2: APPENDICE B – BASE DE DONNÉES OPÉRATIONNELLE INTERMODALE ET DES WAGONS – ANNEXE 1: DONNÉES WIMO	1.0
C	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_C.doc	STI ATF – ANNEXE D.2: APPENDICE C – FICHIERS DE RÉFÉRENCE	1.0
D	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_D.doc	STI ATF – ANNEXE D.2: APPENDICE D – BASE DE DONNÉES DES AVIS DE RESTRICTION D'INFRASTRUCTURE	1.0
E	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_E.doc	STI ATF – ANNEXE D.2: APPENDICE E – INTERFACE COMMUNE	1.0
F	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_F.doc	STI ATF – ANNEXE D.2: APPENDICE F – MODÈLE DE DONNÉES ET DE MESSAGE DE LA STI ATF	1.0»