

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/387 DE LA COMMISSION**du 9 mars 2020****modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1302/2014 et (UE) 2016/919 en ce qui concerne l'extension du domaine d'emploi et des phases de transition****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ⁽¹⁾, et notamment son article 5, paragraphe 11,

considérant ce qui suit:

- (1) En vertu de l'article 54, paragraphes 2 et 3, de la directive (UE) 2016/797, les véhicules couverts par une autorisation de mise en service délivrée avant le 15 juin 2016 doivent obtenir une nouvelle autorisation de mise sur le marché conformément à l'article 21 de ladite directive avant de pouvoir être exploités sur un ou plusieurs réseaux que l'autorisation qu'ils ont reçue initialement ne couvre pas encore. Ces véhicules doivent donc être soit conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vigueur, soit autorisés à ne pas satisfaire à ces STI en application de l'article 7, paragraphe 1, de ladite directive. La directive (UE) 2016/797 vise également, dans le même temps, à simplifier et à harmoniser les procédures d'autorisation au niveau de l'Union pour faciliter la libre circulation des véhicules. À cette fin, le point 7.6.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission ⁽²⁾ et le point 7.5.2.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission ⁽³⁾ préconisent l'élaboration de dispositions en matière de flexibilité en ce qui concerne le respect des exigences des STI. Ces dispositions doivent indiquer le degré de flexibilité qui pourrait être accordé en cas d'extension du domaine d'emploi des véhicules mis en service avant le 15 juin 2016, tout en respectant les exigences essentielles, en maintenant le niveau de sécurité approprié et, lorsque cela est raisonnablement possible, en l'améliorant. Il convient dès lors de modifier lesdits règlements en conséquence. La disposition relative à l'«extension du domaine d'emploi» couvre également le cas des véhicules qui doivent subir des modifications pour garantir la compatibilité technique avec le ou les nouveaux réseaux; dans ce cas, la validité des parties inchangées du véhicule est maintenue dans le cadre de l'autorisation précédente. Les restrictions et les limitations indiquées dans l'autorisation précédente continuent de s'appliquer. Il convient également de clarifier le règlement (UE) 2016/919 de la Commission ⁽⁴⁾ pour les mêmes raisons.
- (2) Les organismes notifiés et les entités délivrant les autorisations dans le secteur ferroviaire ont des approches divergentes en ce qui concerne l'application des différentes dispositions transitoires énoncées aux points 7.1.1.2 à 7.1.1.8 et au point 7.1.3.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014. De même, les approches divergent dans le secteur ferroviaire en ce qui concerne la durée de validité des attestations d'examen «CE» de type ou d'examen «CE» de la conception en cas de modification d'un type de matériel roulant existant, conformément au point 7.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 321/2013 et au point 7.1.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014. En outre, une harmonisation plus poussée permettant de réduire les écarts par rapport au système cible est essentielle pour diminuer le coût du transport ferroviaire, de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire et de préserver la compétitivité du secteur ferroviaire. Il convient donc de modifier les dispositions susmentionnées afin d'éviter une application divergente de ces dispositions transitoires et des périodes de validité des attestations, tandis que les périodes de transition futures devraient s'appliquer avant tout à des exigences spécifiques ayant une forte incidence sur les projets en cours plutôt que de prévoir des exemptions de portée générale, de manière à permettre une réduction en temps voulu des écarts par rapport au système cible tout en assurant la prévisibilité et la sécurité juridique nécessaires au secteur. Cet objectif devrait être atteint dans le cadre de la révision des STI «Rail numérique et fret vert» (révision de 2022), concernant laquelle la Commission a envoyé une demande à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer le 24 janvier 2020.

⁽¹⁾ JO L 138 du 26.5.2016, p. 44.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «matériel roulant — wagons pour le fret» du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE (JO L 104 du 12.4.2013, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 228).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 158 du 15.6.2016, p. 1).

- (3) De surcroît, les États membres et les acteurs du secteur ont décelé des erreurs techniques et rédactionnelles dans certains de ces règlements, et la République slovaque a constaté que le cas spécifique de portée générale prévu au point 7.3.2.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission («STI WAG») devrait également s'appliquer à son réseau d'écartement 1 520 mm. Il y a lieu de rectifier ces erreurs.
- (4) En vertu de la décision (UE) 2017/1474, il convient que les STI indiquent si les organismes d'évaluation de la conformité qui étaient déjà notifiés sur la base d'une version précédente de la STI doivent ou non être de nouveau notifiés et bien si une procédure simplifiée de notification est appliquée. Le présent règlement entraîne des changements limités et il ne devrait pas être nécessaire de notifier à nouveau les organismes notifiés sur la base d'une version précédente des STI.
- (5) Le présent règlement modifie les STI de manière à améliorer davantage l'interopérabilité au sein du système ferroviaire de l'Union, à renforcer et développer le transport ferroviaire international, à contribuer à la réalisation progressive du marché intérieur et à compléter les STI en vue de couvrir les exigences essentielles. Il permet d'atteindre les objectifs et de satisfaire aux exigences essentielles de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil ^(*) et de la directive (UE) 2016/797. Le présent règlement devrait donc être directement applicable dans tous les États membres, y compris dans les États membres qui ont notifié à l'Agence et à la Commission conformément à l'article 57, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, qu'ils ont prorogé le délai de transposition et continuent par conséquent d'appliquer la directive 2008/57/CE jusqu'au 15 juin 2020 au plus tard. Les organismes notifiés opérant au titre de la directive 2008/57/CE dans les États membres ayant prorogé le délai de transposition devraient être en mesure de délivrer le certificat «CE» conformément au présent règlement tant que la directive 2008/57/CE s'applique dans l'État membre où ils sont établis.
- (6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 51, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications de la STI WAG

Le règlement (UE) n° 321/2013 est modifié comme suit:

- 1) à l'article 3, le point d) suivant est ajouté:
- «d) lorsque le domaine d'emploi est étendu conformément à l'article 54, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797, les dispositions du point 7.2.2.4 de l'annexe du présent règlement s'appliquent;»;
- 2) l'annexe est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

Article 2

Modifications de la STI LOC&PAS

Le règlement (UE) n° 1302/2014 est modifié comme suit:

- 1) à l'article 3, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- «2. La STI ne s'applique pas au matériel roulant existant du système ferroviaire dans l'Union qui est déjà en service dans tout ou partie du réseau d'un État membre au 1^{er} janvier 2015, sauf
- a) s'il fait l'objet d'un renouvellement ou d'un réaménagement conformément au point 7.1.2 de l'annexe du présent règlement; ou
- b) si le domaine d'emploi est étendu conformément à l'article 54, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797, auquel cas les dispositions du point 7.1.4 de l'annexe du présent règlement s'appliquent.»;
- 2) au deuxième alinéa de l'article 11, paragraphe 1, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:
- «Elles continuent cependant de s'appliquer, sans préjudice des points 7.1.1.4 à 7.1.1.8 de l'annexe;»;
- 3) l'annexe est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

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

*Article 3***Modifications de la STI CCS**

Le règlement (UE) 2016/919 est modifié comme suit:

1) à l'article 2, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La STI ne s'applique pas aux sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation “sol” et de contrôle-commande et de signalisation “bord” existants du système ferroviaire qui sont déjà en service dans tout ou partie du réseau ferroviaire d'un État membre à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, sauf

- a) si le sous-système fait l'objet d'un renouvellement ou d'un réaménagement conformément à la section 7 de l'annexe du présent règlement; ou
- b) si le domaine d'emploi est étendu conformément à l'article 54, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797, auquel cas les dispositions du point 7.4.2.4 de l'annexe du présent règlement s'appliquent.»;

2) l'annexe est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.

*Article 4***Organismes d'évaluation de la conformité**

1. Les notifications des organismes d'évaluation de la conformité aux fins de l'application des règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1302/2014 et (UE) 2016/919 demeurent valables sur la base desdits règlements, tels que modifiés par le présent règlement.

2. Les organismes d'évaluation de la conformité notifiés conformément à la directive 2008/57/CE peuvent délivrer le certificat «CE» de vérification et le certificat «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité en vertu du présent règlement aussi longtemps que la directive 2008/57/CE s'applique dans l'État membre où ils sont établis, conformément à l'article 57, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, et jusqu'au 15 juin 2020 au plus tard.

*Article 5***Entrée en vigueur**

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

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

Fait à Bruxelles, le 9 mars 2020.

Par la Commission

La présidente

Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

L'annexe du règlement (UE) n° 321/2013 est modifiée comme suit:

- 1) au point 4.2.2.2, le titre «Résistance de l'unité» est ajouté;
- 2) au point 6.1.2.2, le paragraphe suivant est ajouté entre le premier et le deuxième paragraphes:
«Il est permis de démontrer la conformité d'une autre manière conformément au point 6.1.2.4 bis.»;
- 3) au point 6.1.2.3, le paragraphe suivant est ajouté avant le point b):
«Il est permis de démontrer la conformité d'une autre manière conformément au point 6.1.2.4 bis.»;
- 4) au point 6.1.2.4, le paragraphe suivant est ajouté à la fin du point:
«Il est permis de démontrer la conformité d'une autre manière conformément au point 6.1.2.4 bis.»;
- 5) le point 6.1.2.4 bis suivant est ajouté entre le point 6.1.2.4 et le point 6.1.2.5:

«Lorsque les normes EN visées aux points 6.1.2.2, 6.1.2.3 et 6.1.2.4 ne couvrent pas la solution technique proposée, il est permis d'utiliser d'autres normes pour démontrer la conformité du comportement mécanique de l'assemblage d'essieu, les caractéristiques mécaniques des roues ainsi que les caractéristiques de résistance mécanique et de fatigue de l'essieu, respectivement; dans ce cas, l'organisme notifié doit vérifier que les normes de remplacement font partie d'un ensemble cohérent de règles techniques applicables à la conception, à la construction et aux essais des essieux montés, contenant des exigences spécifiques pour les essieux montés, les roues et les essieux couvrant:

- l'assemblage d'essieu;
- la résistance mécanique;
- les caractéristiques de fatigue;
- les limites de contrainte admissibles;
- les caractéristiques thermomécaniques.

Seules les normes qui sont accessibles au public peuvent être mentionnées dans la démonstration requise ci-dessus. La vérification effectuée par l'organisme notifié doit garantir la cohérence entre la méthode reposant sur des normes de remplacement, les hypothèses retenues par le demandeur, la solution technique envisagée et le domaine d'emploi prévu.»;

- 6) au point 7.2.2.2, les trois paragraphes qui suivent directement le tableau 11a sont remplacés par le texte suivant:

«Afin d'établir l'attestation d'examen "CE" de type ou d'examen "CE" de la conception, l'organisme notifié choisi par l'entité gérant la modification peut faire référence:

- à l'attestation originale d'examen "CE" de type ou d'examen "CE" de la conception concernant des parties inchangées de la conception ou des parties modifiées n'affectant pas la conformité du sous-système, pour autant qu'elle soit toujours valable (pendant la période de phase B de dix ans);
- à l'attestation complémentaire d'examen "CE" de type ou d'examen "CE" de la conception (modifiant l'attestation originale) concernant des parties modifiées de la conception qui affectent la conformité du sous-système à la dernière révision de la présente STI en vigueur à ce moment.

La période de validité de l'attestation d'examen "CE" de type ou d'examen "CE" de la conception pour le type modifié, pour la variante de type ou pour la version de type doit être limitée à 10 ans à compter de la date de délivrance, sans dépasser 14 ans après la date de désignation d'un organisme notifié par le demandeur pour le type initial de matériel roulant (début de la phase A de l'attestation originale d'examen "CE" de type ou d'examen "CE" de la conception).»;

- 7) au point 7.2.2.2, la ligne «4.2.4.3.2.1 Frein de service» dans le tableau 11a est remplacée par le texte suivant:

«4.2.4.3.2.1 Frein de service	Distance d'arrêt	Modification de plus de $\pm 10\%$ de la distance d'arrêt <i>Remarque:</i> le pourcentage de poids-frein (également appelé “lambda” ou “pourcentage de masse freinée”) ou la masse freinée sont également utilisés et peuvent être déduits (directement ou en passant par la distance d'arrêt) à partir des profils de décélération par calcul. La modification autorisée est la même ($\pm 10\%$)	s.o.
	Décélération maximale pour la condition de charge “masse de conception en charge normale à la vitesse maximale de conception”	Modification de $\pm 10\%$ de la décélération moyenne maximale de freinage	s.o.»

- 8) au point 7.2.2.3, le premier paragraphe est remplacé par le texte suivant:

«Les règles suivantes s'appliquent, en plus du point 7.2.2.2, aux unités existantes ayant reçu une première autorisation de mise en service avant le 1^{er} janvier 2015, lorsque l'ampleur de la modification a une incidence sur les paramètres fondamentaux non couverts par la déclaration “CE”.»;

- 9) au point 7.2.2.3, le troisième paragraphe est remplacé par le texte suivant:

«La règle particulière énoncée au paragraphe précédent n'est pas applicable aux modifications figurant dans le tableau 11b qui ont une incidence sur les paramètres fondamentaux et sont classées conformément à l'article 21, paragraphe 12, point a). Pour ces modifications, le respect des exigences de la STI est obligatoire.»;

- 10) le point 7.2.2.4 suivant est ajouté:

«7.2.2.4. Règles relatives à l'extension du domaine d'emploi pour les unités existantes couvertes par une autorisation conformément à la directive 2008/57/CE ou en exploitation avant le 19 juillet 2010

- 1) En l'absence de conformité totale avec la présente STI, le point 2 s'applique aux unités qui satisfont aux conditions suivantes lorsqu'elles font l'objet d'une demande d'extension de leur domaine d'emploi conformément à l'article 21, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/797:

- elles ont été autorisées conformément à la directive 2008/57/CE ou mises en exploitation avant le 19 juillet 2010;
- elles sont enregistrées sous le code d'enregistrement “00” correspondant au statut “valide” dans le registre national des véhicules conformément à la décision 2007/756/CE de la Commission (*) ou dans le registre européen des véhicules conformément à la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission (**) et maintenues dans un état garantissant la sécurité de l'exploitation conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission (***).

Les dispositions suivantes relatives à l'extension du domaine d'emploi s'appliquent également en combinaison avec une nouvelle autorisation au sens de l'article 14, paragraphe 3, point a), du règlement (UE) 2018/545.

- 2) L'autorisation relative à l'extension du domaine d'emploi des unités visées au point 1 doit reposer sur l'autorisation existante, le cas échéant, sur la compatibilité technique entre l'unité et le réseau conformément à l'article 21, paragraphe 3, point d), de la directive (UE) 2016/797 et sur le respect des caractéristiques de conception essentielles figurant dans le tableau 11a de la présente STI, en tenant compte de toute restriction ou limitation.

Le demandeur doit fournir une déclaration “CE” de vérification, accompagnée de dossiers techniques attestant le respect des exigences énoncées dans la présente STI ou de dispositions d'effet équivalent pour chaque paramètre fondamental mentionné dans la colonne 1 du tableau 11a de la présente STI, au moyen de la combinaison d'un ou de plusieurs des éléments suivants:

- le respect des exigences de la présente STI telles que visées ci-dessus;
- le respect des exigences correspondantes énoncées dans une STI antérieure telles que visées ci-dessus;

- c) le respect de spécifications de remplacement réputées avoir un effet équivalent à celui des exigences applicables énoncées dans la présente STI telles que visées ci-dessus;
 - d) la preuve que les exigences relatives à la compatibilité technique avec le réseau du domaine d'emploi étendu sont équivalentes aux exigences de compatibilité technique avec le réseau pour lequel l'unité est déjà autorisée ou en exploitation. Le demandeur doit fournir ces éléments de preuve, qui peuvent reposer sur les informations contenues dans le registre de l'infrastructure ferroviaire (RINF).
- 3) Le demandeur doit justifier et documenter l'effet équivalent des spécifications de remplacement à celui des exigences de la présente STI [point 2 c)] et l'équivalence des exigences relatives à la compatibilité technique avec le réseau [point 2 d)], en appliquant le processus de gestion des risques prévu à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013. Le demandeur doit fournir une évaluation positive établie par un organisme d'évaluation (MSC ER).
- 4) Outre les exigences visées au point 2, et s'il y a lieu, le demandeur doit fournir une déclaration "CE" de vérification, accompagnée de dossiers techniques attestant le respect des éléments suivants:
- a) les cas spécifiques liés à toute partie du domaine d'emploi étendu, énumérés dans la présente STI, dans la STI "Bruit" [règlement (UE) n° 1304/2014] et dans la STI CCS [règlement (UE) 2016/919];
 - b) les règles nationales visées à l'article 13, paragraphe 2, points a), c) et d), de la directive (UE) 2016/797 telles que notifiées conformément à l'article 14 de ladite directive.
- 5) L'entité délivrant l'autorisation doit mettre à la disposition du public, sur le site internet de l'Agence, les informations relatives aux spécifications de remplacement visées au point 2 c) et aux exigences relatives à la compatibilité technique avec le réseau visées au point 2 d), sur la base desquelles elle a accordé des autorisations pour le domaine d'emploi étendu.
- 6) Lorsqu'un véhicule muni d'une autorisation a bénéficié de la non-application des STI ou d'une partie de celles-ci en vertu de l'article 9 de la directive 2008/57/CE, le demandeur doit solliciter une ou plusieurs dérogations dans les États membres faisant partie du domaine d'emploi étendu conformément à l'article 7 de la directive (UE) 2016/797.
- 7) En application de l'article 54, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, les wagons utilisés en vertu du Regolamento Internazionale Veicoli (RIV) sont réputés autorisés conformément aux conditions dans lesquelles ils ont été utilisés, y compris en ce qui concerne le domaine d'utilisation dans lequel ils sont exploités. À la suite d'une modification nécessitant une nouvelle autorisation de mise sur le marché conformément à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797, les wagons acceptés en vertu de la dernière version du RIV doivent conserver le domaine d'emploi dans lequel ils ont été exploités sans autres vérifications sur les parties inchangées.»

(*) Décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE (JO L 305, 23.11.2007, p. 30)

(**) Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission (JO L 268 du 26.10.2018, p. 53).

(***) Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission (JO L 139I du 27.5.2019, p. 360).;

11) au point 7.3.2.1, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Les unités circulant entre un État membre et un pays tiers sur un réseau d'écartement 1520 mm: cas spécifique de la Finlande, de la Pologne, de la République slovaque et de la Suède.»;

12) au point 7.3.2.2 a), le dernier paragraphe est remplacé par le texte suivant:

«Les unités mutuellement reconnues conformément au point 7.1.2 et les unités pourvues d'un équipement de contrôle de l'état des boîtes d'essieux sont exemptées de ce cas spécifique. L'exemption des unités conformément au point 7.1.2 n'est pas applicable lorsque d'autres méthodes d'évaluation de la conformité sont utilisées en vertu du point 6.1.2.4 bis.»;

13) au point 7.3.2.5, le titre est remplacé par le texte suivant:

«7.3.2.5. Caractéristiques des essieux montés, des roues et des essieux-axes (points 4.2.3.6.2 et 4.2.3.6.3)

Cas spécifique de la Grande-Bretagne (Royaume-Uni)»;

14) le point 7.6.1 «Règles applicables à l'extension du domaine d'emploi pour le matériel roulant existant non couvert par une déclaration "CE" de vérification» est remplacé par:

«7.6.1. Règles de mise en œuvre

Le 24 janvier 2020, la Commission a adressé une demande à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) en vue de la préparation de la révision des STI "Rail numérique et fret vert" (révision de 2022).

En vertu de la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission, la révision des STI "Rail numérique et fret vert" doit comporter des dispositions révisant, en la simplifiant lorsque c'est possible, la stratégie d'application des STI de manière à garantir une réduction progressive, mais en temps voulu, des écarts par rapport au système cible tout en assurant la prévisibilité et la sécurité juridique nécessaires au secteur. Ces dispositions doivent couvrir les périodes de transition futures ainsi que la période de validité des certificats pour les constituants d'interopérabilité et les sous-systèmes.

En outre, toujours dans l'objectif d'assurer une réduction progressive, mais en temps voulu, des écarts par rapport au système cible tout en assurant la prévisibilité et la sécurité juridique nécessaires au secteur, des dispositions apportant une certaine souplesse dans l'application des versions actualisées des normes doivent être envisagées, y compris en ce qui concerne les versions introduites dans l'annexe I (STI WAG 2019) du règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission (*).

(*) Règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014, (UE) n° 1303/2014 et (UE) 2016/919 ainsi que la décision d'exécution 2011/665/UE en ce qui concerne l'alignement sur la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et la mise en œuvre des objectifs spécifiques énoncés dans la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 108).»;

15) à l'appendice C, «Conditions facultatives supplémentaires», le point suivant est ajouté à la fin de l'appendice:

«20. **Comportement dynamique**

La combinaison de la vitesse maximale d'exploitation et de l'insuffisance de dévers maximale admissible doit être indiquée dans le tableau H.1 de la norme EN 14363:2016.

Les unités équipées d'organes de roulement éprouvés comme décrit au chapitre 6 de la norme EN 16235:2013, sont présumées conformes à cette exigence.»;

ANNEXE II

L'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014 est modifiée comme suit:

- 1) au point 4.2.2.5, point 5), le texte «tableau 1, point 5, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8» est remplacé par «tableau 1, point 4, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8»;
- 2) au point 4.2.2.5, point 6), le texte «tableau 3, point 5, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8» est remplacé par «tableau 2, point 5, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8»;
- 3) au point 4.2.2.5, le point 7), est remplacé par le texte suivant:
 - «7) Dans le champ d'application de la présente STI, la “vitesse de collision” et le “partenaire de collision”, lorsque les scénarios 1 et 2 sont appliqués aux locomotives équipées d'attelages d'extrémité automatiques à tampon central et capables d'un effort de traction à l'accouplement supérieur à 300 kN comme décrit dans le tableau 2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8, doivent être:
 - 20 km/h au lieu de 36 km/h pour les scénarios 1 et 2; et
 - le wagon de référence décrit dans l'appendice D au lieu du wagon de référence décrit dans l'annexe C.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8 pour le scénario 2.

Remarque: cet important effort de traction est nécessaire pour les locomotives de traction lourdes.»;

- 4) au point 6.2.3.7, la phrase suivante est ajoutée à la fin du point 7):

«La vérification effectuée par l'organisme notifié doit garantir la cohérence entre la méthodologie reposant sur des normes de remplacement, les hypothèses retenues par le demandeur, la solution technique envisagée et le domaine d'emploi prévu.»;
- 5) au point 7.1.2.2, le point 11) est remplacé par le texte suivant:
 - «11) Afin d'établir l'attestation d'examen “CE” de type ou d'examen “CE” de la conception, l'organisme notifié choisi par l'entité gérant la modification peut faire référence:
 - à l'attestation originale d'examen “CE” de type ou d'examen “CE” de la conception concernant des parties inchangées de la conception ou des parties modifiées n'affectant pas la conformité du sous-système, pour autant qu'elle soit toujours valable (pendant la période de phase B de sept ans);
 - à l'attestation complémentaire d'examen “CE” de type ou d'examen “CE” de la conception (modifiant l'attestation originale) concernant des parties modifiées de la conception qui affectent la conformité du sous-système à la dernière révision de la présente STI en vigueur à ce moment.

La période de validité de l'attestation d'examen “CE” de type ou d'examen “CE” de la conception pour le type modifié, pour la variante de type ou pour la version de type doit être limitée à 7 ans à compter de la date de délivrance, sans dépasser 14 ans après la date de désignation d'un organisme notifié par le demandeur pour le type initial de matériel roulant (début de la phase A de l'attestation originale d'examen “CE” de type ou d'examen “CE” de la conception).»;
- 6) au point 7.1.3.1, le point 4), est remplacé par le texte suivant:
 - «4) Le cadre d'évaluation STI d'un type est défini pour une période de phase A d'une durée maximale de sept ans. Sans préjudice des points 7.1.1.4 à 7.1.1.8, pendant la période de phase A, le cadre d'évaluation à utiliser par l'organisme notifié en vue de la vérification “CE” doit rester inchangé.»;
- 7) le point 7.1.4 suivant est ajouté:

«7.1.4. Règles relatives à l'extension du domaine d'emploi pour le matériel roulant existant couvert par une autorisation conformément à la directive 2008/57/CE ou en exploitation avant le 19 juillet 2010

 - 1) En l'absence de conformité totale avec la présente STI, le point 2 s'applique au matériel roulant qui satisfait aux conditions suivantes lorsqu'il fait l'objet d'une demande d'extension de son domaine d'emploi conformément à l'article 21, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/797:
 - a) il a été autorisé conformément à la directive 2008/57/CE ou mis en exploitation avant le 19 juillet 2010;
 - b) il est enregistré sous le code d'enregistrement “00” correspondant au statut “valide” dans le registre national des véhicules conformément à la décision 2007/756/CE de la Commission (*) ou dans le registre européen des véhicules conformément à la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission (**) et maintenu dans un état garantissant la sécurité de l'exploitation conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission (***).

Les dispositions suivantes relatives à l'extension du domaine d'emploi s'appliquent également en combinaison avec une nouvelle autorisation au sens de l'article 14, paragraphe 3, point a), du règlement (UE) 2018/545.

- 2) L'autorisation relative à l'extension du domaine d'emploi du matériel roulant visé au point 1 doit reposer sur l'autorisation existante, le cas échéant, sur la compatibilité technique entre le matériel roulant et le réseau conformément à l'article 21, paragraphe 3, point d), de la directive (UE) 2016/797 et sur le respect des caractéristiques de conception essentielles figurant dans les tableaux 17a et 17b de la présente STI, en tenant compte de toute restriction ou limitation.

Le demandeur doit fournir une déclaration "CE" de vérification, accompagnée de dossiers techniques attestant le respect des exigences énoncées dans la présente STI ou de dispositions d'effet équivalent pour chaque paramètre fondamental mentionné dans la colonne 1 des tableaux 17a et 17b de la présente STI et des points suivants de la présente STI:

- 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (en cas de gestion automatique du franchissement des phases ou des sections de séparation de systèmes), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 et 4.2.12.6;
- 4.2.5.3 en Italie;
- 4.2.5.3.5 et 4.2.9.2.1 en Allemagne,

au moyen d'un des éléments suivants ou de plusieurs d'entre eux combinés:

- a) le respect des exigences énoncées dans la présente STI telles que mentionnées ci-dessus;
 - b) le respect des exigences correspondantes énoncées dans une STI antérieure telles que visées ci-dessus;
 - c) le respect de spécifications de remplacement réputées avoir un effet équivalent à celui des exigences applicables énoncées dans la présente STI telles que visées ci-dessus;
 - d) la preuve que les exigences relatives à la compatibilité technique avec le réseau du domaine d'emploi étendu sont équivalentes aux exigences de compatibilité technique avec le réseau pour lequel le matériel roulant est déjà autorisé ou en exploitation. Le demandeur doit fournir ces éléments de preuve, qui peuvent reposer sur les informations fournies par le registre de l'infrastructure ferroviaire (RINF).
- 3) Le demandeur doit justifier et documenter l'effet équivalent des spécifications de remplacement à celui des exigences de la présente STI [point 2 c)] et l'équivalence des exigences relatives à la compatibilité technique avec le réseau [point 2 d)], en appliquant le processus de gestion des risques prévu à l'annexe 1 du règlement (UE) n° 402/2013. La justification doit être évaluée et confirmée par un organisme d'évaluation (MSC ER).
- 4) Outre les exigences visées au point 2, et s'il y a lieu, le demandeur doit fournir une déclaration "CE" de vérification, accompagnée de dossiers techniques attestant le respect des éléments suivants:
- a) les cas spécifiques liés à toute partie du domaine d'emploi étendu, énumérés dans la présente STI, dans la STI "Bruit" [règlement (UE) n° 1304/2014], dans la STI PMR [règlement (UE) n° 1300/2014] et dans la STI CCS [règlement (UE) 2016/919];
 - b) les règles nationales visées à l'article 13, paragraphe 2, points a), c) et d), de la directive (UE) 2016/797 telles que notifiées conformément à l'article 14 de ladite directive.
- 5) L'entité délivrant l'autorisation doit mettre à la disposition du public, sur le site internet de l'Agence, les informations relatives aux spécifications de remplacement visées au point 2 c) et aux exigences relatives à la compatibilité technique avec le réseau visées au point 2 d), sur la base desquelles elle a accordé des autorisations pour le domaine d'emploi étendu.
- 6) Lorsqu'un véhicule muni d'une autorisation a bénéficié de la non-application des STI ou d'une partie de celles-ci en vertu de l'article 9 de la directive 2008/57/CE, le demandeur doit solliciter une ou plusieurs dérogations dans les États membres faisant partie du domaine d'emploi étendu conformément à l'article 7 de la directive (UE) 2016/797.

- 7) En application de l'article 54, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, les voitures utilisées en vertu du Regolamento Internazionale Carrozze (RIC) sont réputées autorisées conformément aux conditions dans lesquelles elles ont été utilisées, y compris en ce qui concerne le domaine d'utilisation dans lequel elles sont exploitées. À la suite d'une modification nécessitant une nouvelle autorisation de mise sur le marché conformément à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797, les voitures acceptées en vertu de la dernière version du RIC doivent conserver le domaine d'emploi dans lequel elles étaient exploitées sans autres vérifications sur les parties inchangées.

- (*) Décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE (JO L 305 du 23.11.2007, p. 30).
- (**) Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission (JO L 268 du 26.10.2018, p. 53.).
- (***) Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 360).»;

- 8) le point 7.5.2.3 «Règles applicables à l'extension du domaine d'emploi pour le matériel roulant existant non couvert par une déclaration "CE" de vérification» est remplacé par:

«7.5.2.3. Règles de mise en œuvre

Le 24 janvier 2020, la Commission a adressé une demande à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en vue de la préparation de la révision des STI «Rail numérique et fret vert» (révision de 2022).

En vertu de la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission, la révision des STI «Rail numérique et fret vert» doit comporter des dispositions révisant, en la simplifiant lorsque c'est possible, la stratégie d'application des STI de manière à garantir une réduction progressive, mais en temps voulu, des écarts par rapport au système cible tout en assurant la prévisibilité et la sécurité juridique nécessaires au secteur. Ces dispositions doivent couvrir les périodes de transition futures ainsi que la période de validité des certificats pour les constituants d'interopérabilité et les sous-systèmes.

En outre, toujours dans l'objectif de garantir une réduction progressive, mais en temps voulu, des écarts par rapport au système cible tout en assurant la prévisibilité et la sécurité juridique nécessaires au secteur, des dispositions apportant une certaine souplesse dans l'application des versions actualisées des normes doivent être envisagées, y compris en ce qui concerne les versions introduites dans l'annexe IV (STI "LOC&PAS" 2019) du règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission (*).

- (*) Règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014, (UE) n° 1303/2014 et (UE) 2016/919 ainsi que la décision d'exécution 2011/665/UE en ce qui concerne l'alignement sur la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et la mise en œuvre des objectifs spécifiques énoncés dans la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 108).» ;

- 9) l'appendice D est remplacé par le texte suivant:

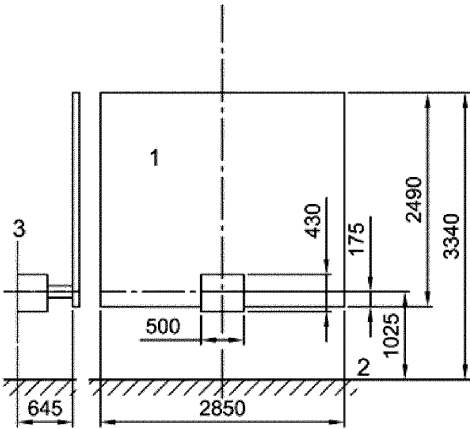
«Appendice D

Wagon de référence pour les locomotives équipées d'attelages d'extrémité automatiques à tampon central et capables d'un effort de traction à l'accouplement supérieur à 300 kN

Pour les collisions entre une unité de train et un wagon équipés tous deux d'attelages à forte capacité, le wagon doit être représenté par une masse de 80 t n'ayant qu'un degré de liberté de déplacement dans la direction de translation x. La géométrie de l'interface wagon est représentée à la figure D.1. La géométrie de la paroi d'extrémité et de la tête d'attelage doit être présumée rigide. Il doit être équipé d'un attelage à tampon central avec une course de 110 mm et une caractéristique force/déplacement comme indiqué à la figure D.2. La capacité totale d'absorption d'énergie de l'attelage du wagon est de 77 kJ.

La géométrie de la tête d'attelage et la hauteur au-dessus de la surface supérieure du rail doivent être les mêmes que celles de l'unité ferroviaire à l'origine de la collision. La distance longitudinale du plan de l'attelage jusqu'à la paroi d'extrémité du wagon doit être de 645 mm. À des fins de simplification, il est permis de modéliser les têtes d'attelage en utilisant la géométrie et la hauteur indiquées à la figure D.1.

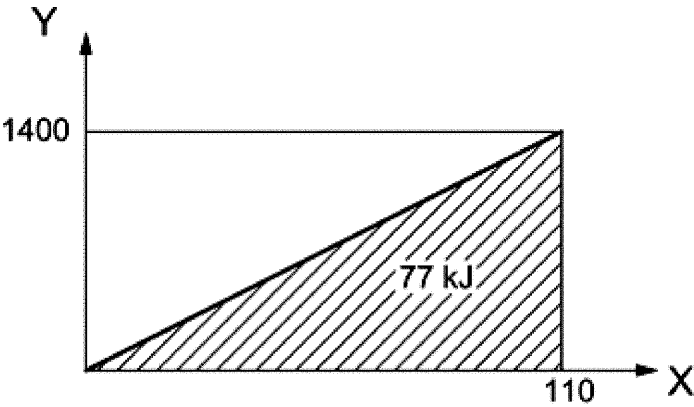
Dimensions en millimètres



Légende:
1 extrémité du wagon
2 surface supérieure du rail
3 plan de l'attelage

Figure D.1

Interface du wagon avec l'attelage central



Légende:
Y Force de l'attelage — attelage, en kN
X Déplacement, en mm

Figure D.2

Caractéristique de l'attelage du wagon;»

10) à l'appendice J-1, l'index 8 du tableau est remplacé par le texte suivant:

8	«Sécurité passive — Généralités	4.2.2.5	EN 15227:2008 +A1:2010	point correspondant (1) Sauf annexe A.
	Sécurité passive — Classification			4-tableau 1
	Sécurité passive — Scénarios			5-tableaux 2, 6
	Sécurité passive — Chasse-obstacles			6.5»

11) à l'appendice J-1, l'index 10 du tableau est remplacé par le texte suivant:

«10	Levage et mise sur vérins — marquage	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19»
-----	---	---------	-----------------	---------

12) à l'appendice J-1, l'index 36 du tableau est remplacé par le texte suivant:

«36	Conditions environnementa- les — Chasse-obstacles	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 + A1:2010	point correspondant ⁽¹⁾ »
-----	--	-----------	----------------------------	--------------------------------------

13) à l'appendice J-2, l'index 2 du tableau est supprimé.

ANNEXE III

À l'annexe du règlement (UE) 2016/919, le point 7.4.2.4 suivant est ajouté:

«7.4.2.4 Règles relatives à l'extension du domaine d'emploi pour un véhicule existant

Les règles suivantes s'appliquent aux véhicules existants en exploitation et enregistrés dans le registre national des véhicules conformément à la décision 2007/756/CE de la Commission (*) ou dans le registre européen des véhicules conformément à la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission (**), lorsqu'ils font l'objet d'une demande d'extension du domaine d'emploi:

- 1) les véhicules doivent satisfaire aux dispositions particulières applicables dans les cas spécifiques visés au point 7.6 de la présente annexe et aux règles nationales pertinentes visées à l'article 13, paragraphe 2, points a), c) et d), de la directive (UE) 2016/797, et notifiées conformément à l'article 14 de ladite directive. En outre, en cas de respect partiel des exigences de la présente STI, les dispositions du point 6.1.1.3 3) s'appliquent.
- 2) Il n'est pas nécessaire de réaménager les véhicules déjà équipés de l'ETCS ou du GSM-R, sauf si cela est requis pour assurer la compatibilité technique.
- 3) Les véhicules qui ne sont pas déjà pourvus de l'ETCS doivent en être équipés et respecter les ensembles de spécifications # 2 ou # 3 visés aux tableaux A 2.2 et A 2.3 de l'annexe A. Sauf si cela est requis pour assurer la compatibilité technique, l'obligation d'être équipés de l'ETCS ne doit pas s'appliquer:
 - a) aux véhicules qui n'ont pas été spécialement conçus pour être exploités sur des lignes à grande vitesse (***), s'ils ont été autorisés avant le 1^{er} janvier 2015;
 - b) aux véhicules qui n'ont pas été spécialement conçus pour être exploités sur des lignes à grande vitesse et qui ont été autorisés à partir du 1^{er} janvier 2015, dans l'une des situations suivantes:
 - i) ils sont destinés à être exploités exclusivement dans un État membre en dehors des corridors mentionnés à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2017/6 et en dehors des lignes assurant les liaisons avec les principaux ports, gares de triage, terminaux de marchandises et zones de transport de marchandises en Europe visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - ii) ils sont destinés à un service transfrontière hors RTE, c'est-à-dire un service exploité jusqu'à la première gare dans le pays voisin ou la première gare où des correspondances sont assurées vers d'autres gares du pays voisin en utilisant uniquement des lignes en dehors du RTE;
 - c) aux véhicules dans les États membres appliquant l'article 7.4.3, paragraphe 2), lorsque le domaine d'emploi résultant de l'extension du domaine d'emploi se situe exclusivement dans le même État membre, sauf lorsque le domaine d'emploi résultant de l'extension du domaine d'emploi comprend plus de 150 km d'une section équipée de l'ETCS au moment de l'extension du domaine d'emploi ou devant être équipée de l'ETCS dans les 5 ans suivant l'extension du domaine d'emploi à ces véhicules;
 - d) aux équipements mobiles pour la construction et la maintenance des infrastructures ferroviaires;
 - e) aux locomotives de manœuvre.
- 4) Les véhicules qui ne sont pas encore pourvus de la radio vocale GSM-R doivent être équipés de la radio vocale de cabine GSM-R et satisfaire aux spécifications visées aux tableaux A 2.1, A 2.2 et A 2.3 de l'annexe A lorsqu'ils sont conçus pour circuler sur un réseau comprenant au moins un point équipé du GSM-R, sauf en cas de superposition d'un système de radiocommunication historique compatible avec le système de classe B déjà installé dans le véhicule.
- 5) Les véhicules qui ne sont pas encore pourvus du GSM-R pour les données ETCS doivent être équipés du GSM-R ETCS — Transmission de données radio uniquement et satisfaire aux spécifications visées dans les tableaux A 2.1, A 2.2 et A 2.3 de l'annexe A lorsqu'ils doivent être équipés de l'ETCS conformément au point 3 et qu'ils sont destinés à être exploités sur un réseau faisant partie du domaine d'emploi étendu qui est équipé uniquement du niveau 2 ou du niveau 3 de l'ETCS.
- 6) Lorsqu'un véhicule muni d'une autorisation a bénéficié de la non-application des STI ou d'une partie de celles-ci en vertu de l'article 9 de la directive 2008/57/CE, le demandeur doit solliciter une ou plusieurs dérogations dans les États membres faisant partie du domaine d'emploi étendu conformément à l'article 7 de la directive (UE) 2016/797.

(*) Décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE (JO L 305 du 23.11.2007, p. 30).

(**) Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission (JO L 268 du 26.10.2018, p. 53).

(***) Conformément à l'annexe I de la directive (UE) 2016/797.»