



Bruxelles, le 30.1.2013  
COM(2013) 32 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL,  
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES  
RÉGIONS**

**sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire**

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

# RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

## sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire

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

### 1. INTRODUCTION

Le présent rapport décrit l'état d'avancement de la réalisation de l'interopérabilité du système ferroviaire européen depuis le rapport adopté par la Commission en septembre 2009<sup>1</sup>. Il est rédigé conformément à l'article 39 de la directive 2008/57/CE<sup>2</sup>.

Le présent rapport repose sur les conclusions du rapport bisannuel sur les progrès de l'interopérabilité du système ferroviaire dans l'UE, publié par l'Agence ferroviaire européenne le 1<sup>er</sup> mars 2012<sup>3</sup>.

### 2. ÉVOLUTION DES INSTRUMENTS D'INTEROPERABILITE

#### 2.1. Les directives sur l'interopérabilité

##### 2.1.1. Vue d'ensemble

La directive de refonte 2008/57/CE est entrée en vigueur le 19 juillet 2008 et les directives 96/48/CE<sup>4</sup> et 2001/16/CE<sup>5</sup> ont été abrogées avec effet au 19 juillet 2010.

La directive 2008/57/CE a été modifiée par les actes suivants:

- la directive 2009/131/CE de la Commission du 16 octobre 2009 modifiant l'annexe VII de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté<sup>6</sup>;
- la directive 2011/18/UE de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2011 modifiant les annexes II, V et VI de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté<sup>7</sup>.

##### 2.1.2. Transposition des directives sur l'interopérabilité

Le délai de transposition des directives 2008/57/CE et 2009/131/CE dans le droit national était le 19 juillet 2010 et celui de la directive 2011/18/UE était le 31 décembre 2011.

Au 20 novembre 2012, tous les États membres, sauf l'Allemagne, avaient notifié les mesures nationales de transposition de la directive 2008/57/CE. Les mesures communiquées par le

<sup>1</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen relative à un Rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive sur la sécurité ferroviaire et des directives sur l'interopérabilité ferroviaire, COM(2009) 464 final.

<sup>2</sup> Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté, JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

<sup>3</sup> <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Interoperabilitybiennialreport-2011.aspx>.

<sup>4</sup> Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

<sup>5</sup> Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

<sup>6</sup> JO L 273 du 17.10.2009, p. 12.

<sup>7</sup> JO L 57 du 2.3.2011, p. 21.

Royaume-Uni et la France sont toutefois considérées comme partielles, car elles ne sont pas encore applicables au tunnel sous la Manche. À la même date, tous les États membres, à l'exception de l'Allemagne, avaient notifié les mesures nationales de transposition de la directive 2009/131/CE et tous, sauf la Pologne et la Slovaquie, avaient communiqué les mesures nationales de transposition de la directive 2011/18/UE.

La Commission surveille étroitement la transposition de ces directives sur l'interopérabilité dans les États membres. Si certains ne communiquent pas les mesures nationales de transposition, elle leur demande officiellement de transposer les directives concernées. Au 31 août 2012, la Commission avait engagé des procédures d'infraction à l'encontre de cinq États membres pour non-communication des mesures nationales de transposition.

Avec le soutien de l'Agence ferroviaire européenne, les services de la Commission contrôlent actuellement la conformité des actes nationaux de transposition à ces directives. En cas de non-conformité, les États membres sont priés de fournir des explications. Si, après un examen plus approfondi, la non-conformité est confirmée, une procédure officielle d'infraction est engagée à l'encontre de l'État membre concerné.

Les directives sur l'interopérabilité ferroviaire s'accompagnent de nombreuses dispositions de droit dérivé. Outre les spécifications techniques d'interopérabilité (STI, voir la section 2.3), la Commission a adopté les actes suivants:

- la 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<sup>8</sup>;
- la décision 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>;
- la décision 2011/107/UE de la Commission du 10 février 2011 modifiant la décision 2007/756/CE adoptant une spécification commune du registre national des véhicules<sup>10</sup>;
- le règlement (UE) n° 201/2011 de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2011 relatif au modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule ferroviaire<sup>11</sup>;
- la décision 2011/155/UE de la Commission du 9 mars 2011 relative à la publication et à la gestion du document de référence visé à l'article 27, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté<sup>12</sup>;
- la recommandation 2011/217/UE de la Commission du 29 mars 2011 relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules conformément à la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>13</sup>;

---

<sup>8</sup> JO L 305 du 23.11.2007, p. 30.

<sup>9</sup> JO L 319 du 4.12.2010, p. 1.

<sup>10</sup> JO L 43 du 17.2.2011, p. 33.

<sup>11</sup> JO L 57 du 2.3.2011, p. 8.

<sup>12</sup> JO L 63 du 10.3.2011, p. 22.

<sup>13</sup> JO L 95 du 8.4.2011, p. 1.

- la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire<sup>14</sup>;
- la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés<sup>15</sup>.

## **2.2. Spécifications techniques d'interopérabilité**

### *2.2.1. État d'avancement*

Les STI sont les spécifications techniques d'interopérabilité élaborées par l'Agence ferroviaire européenne dans le cadre d'un mandat octroyé par la Commission. Les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité devraient se conformer aux STI pertinentes afin de satisfaire aux exigences essentielles prévues dans la directive 2008/57/CE et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire.

La première série de STI sur le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (STI GV) a été publiée en 2002. La plupart de ces STI ont ensuite été révisées en 2008.

La deuxième série de STI, portant principalement sur le système ferroviaire transeuropéen conventionnel (STI RC) et sur des questions horizontales, telles que la sécurité dans les tunnels ferroviaires et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, a été publiée entre 2006 et 2011.

Une liste de toutes les STI adoptées par la Commission au 31 décembre 2012 figure à l'annexe I.

Comme le prévoient les directives sur l'interopérabilité actuellement en vigueur, le développement de ce cadre juridique se poursuit afin de corriger certaines erreurs, de traiter les questions classées comme «points ouverts» des STI et d'étendre le champ d'application géographique des STI à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union européenne.

Sur cette base, l'Agence révisé actuellement les STI suivantes: exploitation et gestion du trafic (EGT), wagons pour le fret (WAG), locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers (LOC&PAS), contrôle-commande et signalisation (CCS), applications télématiques au service des voyageurs (ATV) et au service du fret (ATF), accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), sécurité dans les tunnels ferroviaires (STF), infrastructure (INF) et énergie (ENE).

En ce qui concerne la STI CCS, le protocole d'accord signé le 16 avril 2012 consigne l'accord de toutes les parties prenantes pour déployer le système de gestion du trafic ferroviaire européen (European Rail Traffic Management System, ERTMS) en s'appuyant sur la «ligne de base 3» pour les spécifications, recommandées par l'Agence à la même date. En d'autres termes, toutes les parties prenantes reconnaissent que les exigences essentielles figurent maintenant dans les spécifications. La révision correspondante de la STI CCS a été adoptée le 6 novembre 2012.

Suivant l'exemple de la STI CCS, l'Agence a élaboré et gère, s'agissant des applications télématiques, une procédure de gestion des modifications pour les documents techniques annexés aux deux STI relatives aux applications télématiques, dont elle contrôle la mise en œuvre. En outre, la mise en œuvre de ces deux STI est soutenue par un comité directeur et des experts du secteur ferroviaire et le suivi est assuré selon un plan directeur.

---

<sup>14</sup> JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

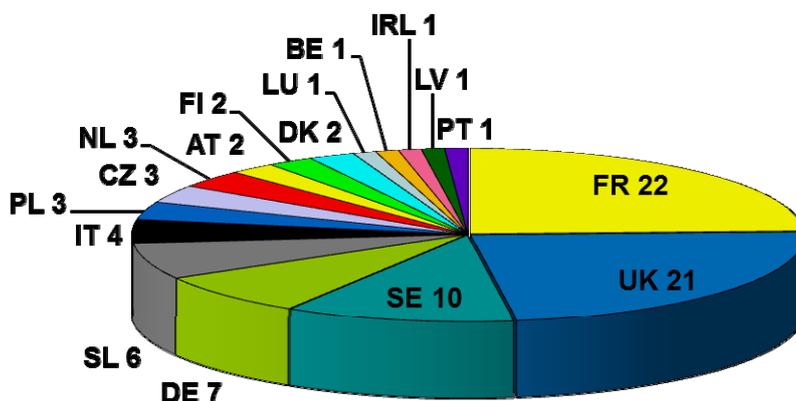
<sup>15</sup> JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.

### 2.2.2. Analyse des dérogations aux STI

Les dérogations permettent de faire des exceptions en matière d'application des STI dans certaines conditions fixées par les directives sur l'interopérabilité actuellement en vigueur. Entre 2007 et le 31 août 2012, la Commission a reçu 90 notifications de dérogation de la part de 17 États membres, comme résumé dans le diagramme ci-dessous.

## Dérogations demandées depuis 2007 en vertu des directives sur l'interopérabilité 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE

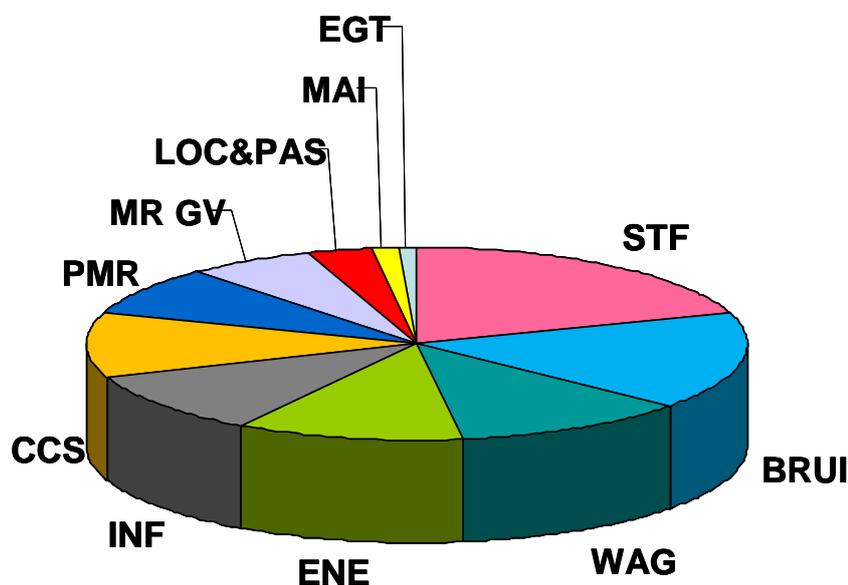
### Répartition par État membre (situation au 3.9.2012)



Ces dérogations portent sur presque toutes les STI en vigueur, comme cela apparaît sur le diagramme suivant. La majorité d'entre elles concerne les STI relatives à la sécurité dans les tunnels ferroviaires (27 dérogations), au bruit (BRUI; 22) et aux wagons pour le fret (16).

## Dérogations demandées depuis 2007 en vertu des directives sur l'interopérabilité 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE

### Répartition par STI (situation au 3.9.2012)



L'examen des dérogations présentées par les États membres à la Commission révèle que la notion de «stade avancé de développement» [article 9, paragraphe 1, point a) de la directive sur l'interopérabilité], susceptible de justifier une éventuelle dérogation aux STI, est parfois appliquée de manière trop large<sup>16</sup>, ce qui pourrait conduire à des demandes de dérogation plus étendues que ce qui est strictement prévu par la législation de l'UE.

L'analyse effectuée sur le contenu de ces dérogations montre que l'article 9 de la directive 2008/57/CE pourrait être simplifié et amélioré, en précisant les cas dans lesquels une dérogation aux STI est possible, en rationalisant la procédure de demande et, dans certains cas, en simplifiant le contenu du dossier de demande.

### **2.3. Les registres**

#### *2.3.1. Registre national des véhicules (RNV, article 33 de la directive sur l'interopérabilité)*

La spécification du RNV a été adoptée par la décision 2007/756/CE de la Commission et modifiée par la décision 2011/107/UE de la Commission. Les RNV sont tenus par des entités d'enregistrement désignées par les États membres et doivent être connectés au registre virtuel des véhicules (RVV), qui est un moteur central de recherche.

L'Agence ferroviaire européenne a développé le logiciel utilisé pour le registre national des véhicules normalisé (RNVn) et le RVV. Ce logiciel est gratuitement mis à la disposition des

<sup>16</sup> Par exemple, lorsqu'il aurait été possible de rendre un projet conforme aux STI sans répercussion sur le calendrier et les coûts du projet ou seulement avec de faibles répercussions.

entités d'enregistrement. Le RNVn et le RVV ont été mis à jour afin de tenir compte des modifications introduites dans la décision 2011/107/UE de la Commission. L'Agence aide actuellement les entités d'enregistrement à connecter leur RNV au RVV.

#### *2.3.2. Registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA, article 34 de la directive sur l'interopérabilité)*

La spécification du RETVA a été adoptée par la décision 2011/665/UE de la Commission. L'Agence ferroviaire européenne gèrera le RETVA et publiera des informations fournies par les autorités nationales de sécurité (ANS).

L'Agence développe actuellement un logiciel pour ce registre, qui devrait être opérationnel avant fin 2012.

#### *2.3.3. Registre de l'infrastructure (RINF, article 35 de la directive sur l'interopérabilité)*

La spécification du RINF a été adoptée par la décision 2011/633/UE de la Commission. Le RINF sera tenu par des entités désignées par les États membres et devra être relié à l'interface utilisateur commune.

L'Agence ferroviaire européenne mène actuellement une étude de faisabilité en vue de déterminer la solution technique appropriée pour cette interface.

### **2.4. Normalisation**

Le 28 janvier 2011, la Commission a adressé le mandat M 483 de programmation et de normalisation aux organismes de normalisation européens au titre de la directive 2008/57/CE dans le domaine de l'interopérabilité du système ferroviaire dans l'Union européenne. Ce mandat remplace le mandat M 275 du 13 novembre 1998 dans le domaine de l'équipement ferroviaire, relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, et le mandat M 334 du 22 mai 2003 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

La liste des normes harmonisées au titre de la directive 2008/57/CE a été publiée au Journal officiel le 20 juillet 2011.

## **3. PROGRES VERS L'INTEROPERABILITE**

### **3.1. Mise en œuvre de l'interopérabilité**

Le rapport bisannuel sur les progrès de l'interopérabilité du système ferroviaire dans l'UE, publié par l'Agence ferroviaire européenne le 1<sup>er</sup> mars 2012, donne des informations détaillées sur les progrès réalisés en matière d'interopérabilité ferroviaire. Pour mesurer ces progrès, l'Agence a établi trois principaux groupes d'indicateurs: les indicateurs institutionnels (principalement pour les ANS et les organismes notifiés), les indicateurs juridiques (pour l'élaboration des STI et le traitement des points ouverts) et les indicateurs relatifs aux sous-systèmes (certificats CE, autorisations pour le matériel roulant et les installations fixes, etc.).

### **3.2. Derniers obstacles à l'interopérabilité**

#### *3.2.1. Champ et mode d'application des STI*

Les points ouverts qui subsistent et le champ d'application géographique limité des STI peuvent entraver l'intégration future du système ferroviaire européen, car ils constituent des obstacles à l'interopérabilité. Il sera donc fondamental de traiter les points ouverts et d'élargir le champ d'application des STI à l'ensemble du système ferroviaire de l'UE dans un délai raisonnablement court.

En 2011, avec l'aide de consultants externes, l'Agence a effectué une analyse ex post sur la mise en œuvre de la STI PMR dans sept États membres, qui a permis de mettre en exergue plusieurs éléments de décision déterminants pour son application (ou non). En ce qui concerne l'infrastructure et le matériel roulant déjà en exploitation, un projet est considéré comme un renouvellement ou un réaménagement (dans le cadre de la directive sur l'interopérabilité) en fonction de l'«importance» d'une modification. Or, cette notion est interprétée de diverses manières, ce qui aboutit à de grandes différences dans l'application de la STI PMR. Ce phénomène entraîne à son tour une application limitée de la STI et retarde les progrès sur la voie d'un système ferroviaire plus accessible.

Depuis que la STI PMR est entrée en vigueur en juillet 2008, les États membres ont souvent invoqué l'article 20 de la directive sur l'interopérabilité dans le cas d'un réaménagement ou d'un renouvellement afin de décider arbitrairement si une STI devait être pleinement appliquée ou non. Ainsi, alors qu'elle devrait s'appliquer dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, sous réserve des dispositions prévues au chapitre 7 sur la mise en œuvre, et que l'obtention d'une dérogation (article 9 de la directive) et la reconnaissance d'un cas spécifique (section 7.4 de la STI PMR) devraient être les seules exceptions possibles, la mise en œuvre de la STI PMR est compromise par la large application de l'article 20 de la directive sur l'interopérabilité. Pour y remédier, la Commission traite cette question dans les propositions contenues dans son quatrième paquet ferroviaire, notamment en définissant mieux les éléments qui sont inclus dans les STI en ce qui concerne les cas de réaménagement ou de renouvellement.

### 3.2.2. *Mise en service de véhicules ferroviaires*

La directive 2008/57/CE prévoit que chaque État membre délivre une autorisation de mise en service de véhicules ferroviaires, sauf en cas d'acceptation croisée, c'est-à-dire lorsque l'autorisation octroyée dans un premier État membre peut être acceptée dans son intégralité dans les autres États membres. Or, dans ce système, les constructeurs et les entreprises ferroviaires pâtissent de la durée et des coûts excessifs de la procédure d'autorisation.

Les travaux menés en 2010 par les services de la Commission et l'Agence ferroviaire européenne ont permis à tous les acteurs de parvenir à une interprétation commune des dispositions de cette directive en ce qui concerne la mise en service de véhicules ferroviaires et ont abouti à l'adoption de la recommandation de la Commission du 29 mars 2011 relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules conformément à la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil.

Cependant, au cours de ces travaux, de nouveaux problèmes sont apparus, comme les difficultés liées à la mise en œuvre des méthodes de sécurité communes pour l'évaluation des risques et au recensement des risques pour la sécurité dans les STI, visant à permettre l'utilisation systématique des STI à la place des règles nationales.

Pour cette raison, les services de la Commission ont créé en septembre 2011 un groupe de travail réunissant toutes les parties concernées afin d'analyser les problèmes rencontrés par les parties prenantes au cours de la procédure d'autorisation et de déterminer les domaines dans lesquels des améliorations sont nécessaires. Ce groupe s'est réuni à cinq reprises et a terminé ses travaux en juin 2012<sup>17</sup>.

Il a relevé trois types de problèmes:

- la législation ferroviaire de l'UE n'est pas toujours appliquée correctement;

---

<sup>17</sup> Le rapport final du groupe de travail est disponible à l'adresse suivante:  
[http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report\\_TF\\_Railway\\_Vehicles\\_Auth.aspx](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report_TF_Railway_Vehicles_Auth.aspx).

- la législation ferroviaire de l'UE n'est pas toujours comprise correctement;
- la législation ferroviaire de l'UE peut être améliorée.

Par conséquent, outre le suivi plus étroit de la mise en œuvre de la législation ferroviaire de l'UE et de plus larges activités de formation et de diffusion, une révision de la procédure de l'UE relative à la mise en service des véhicules est nécessaire. La Commission aborde ce problème dans ses propositions pour le quatrième paquet ferroviaire.

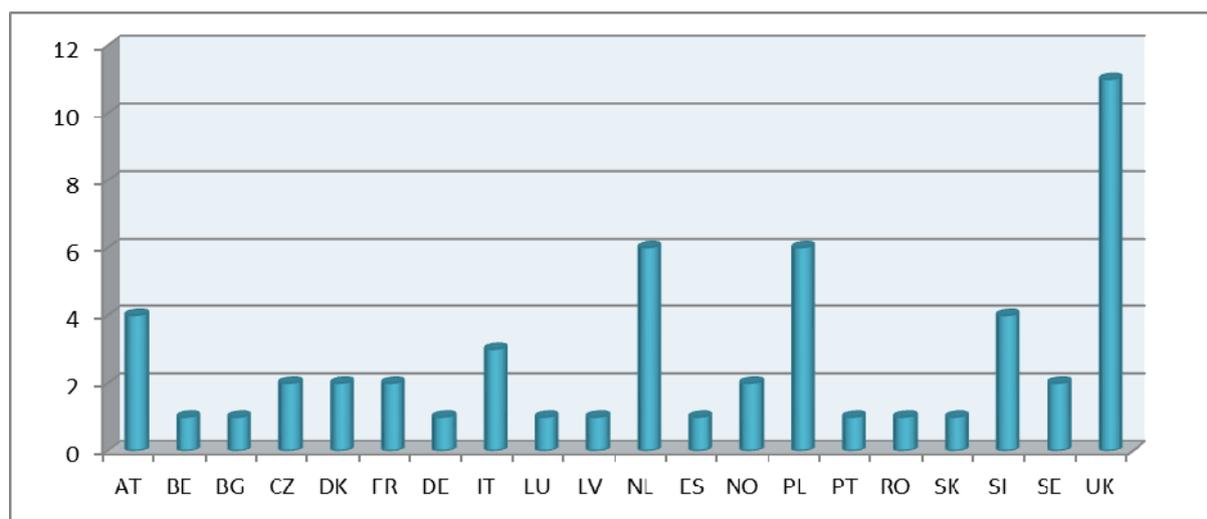
### 3.2.3. Règles nationales

À ces obstacles s'ajoutent le manque de transparence des cadres juridiques nationaux pour l'autorisation des véhicules et le fait que les règles nationales ne sont pas publiquement disponibles. Ces deux points sont traités dans le cadre des travaux actuels de l'Agence ferroviaire européenne sur la classification et la correspondance des règles nationales.

Enfin, le maintien de règles nationales qui font double emploi ou sont en conflit avec les STI constitue un autre problème à régler, par les États membres en premier lieu, puis par l'Agence ferroviaire européenne. En fait, tant que les STI ne sont pas pleinement étendues à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union, de nombreuses règles nationales seront encore notifiées par les États membres. Lorsque les STI auront été étendues à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union et que les points ouverts en matière de STI auront été traités, les États membres devront supprimer les règles nationales qui sont en conflit ou font double emploi avec les STI. Le quatrième paquet ferroviaire de la Commission éclaircit ce point. De plus, l'Agence devrait se voir attribuer davantage de compétences vis-à-vis des États membres, en vue de supprimer les règles nationales incohérentes, discriminatoires ou disproportionnées. Ainsi, le quatrième paquet permettra à l'Agence d'adopter des avis destinés à un État membre et expliquant pourquoi une règle nationale qui fait double emploi ou est en conflit avec les STI ou toute autre législation de l'UE ne devrait pas entrer en vigueur ou être appliquée.

### 3.2.4. Organismes notifiés

Le 20 novembre 2012, 53 organismes notifiés étaient actifs dans l'UE et en Norvège dans le cadre de la directive 2008/57/CE; ils sont répartis comme indiqué dans le diagramme suivant<sup>18</sup>.



<sup>18</sup>

Source: NANDO  
[http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir\\_id=30](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir_id=30).

Le principal obstacle à la concurrence entre les organismes notifiés à l'échelle de l'UE est la langue des demandeurs. En effet, les demandeurs de pays utilisant d'autres langues que les langues de travail de l'organisme notifié sont moins enclins à engager des coûts supplémentaires pour une traduction. Ainsi, la véritable concurrence entre les organismes notifiés a lieu au sein des régions linguistiques plutôt qu'au niveau de l'UE.

Il ressort de l'expérience acquise ces dernières années, faisant notamment état d'un niveau de compétences hétérogène des organismes notifiés, qu'il est nécessaire d'améliorer le contrôle et la coordination des activités de ces organismes. La révision de la directive 2008/57/CE fournira la possibilité d'appliquer le nouveau cadre législatif pour la commercialisation des produits, en particulier les dispositions de la décision 768/2008/CE concernant les organismes notifiés.

#### 4. CONCLUSIONS

Les progrès accomplis grâce au cadre réglementaire de l'UE en matière d'interopérabilité ferroviaire encourageront le renforcement du marché ferroviaire intérieur, en favorisant l'émergence de nouvelles entreprises, la diminution des coûts d'entrée sur le marché et, enfin, la compétitivité du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport.

Les analyses menées dans le présent rapport montrent ce qui suit.

La législation dérivée sur l'interopérabilité (STI et autres mesures juridiques) est maintenant complète en ce qui concerne le système ferroviaire transeuropéen. Comme le cadre juridique actuel le prévoit déjà, la grande majorité des STI devrait être étendue à l'ensemble du système ferroviaire dans l'Union européenne d'ici 2015. Après cette date, les STI seront soumises à une révision régulière pour les adapter aux progrès techniques, aux tendances du marché et aux exigences sociales.

Les futures révisions des STI devraient également simplifier l'environnement réglementaire et ainsi garantir la pertinence, l'efficacité et la proportionnalité de la législation dans le domaine ferroviaire. Par exemple, le recours accru à des normes européennes volontaires sera envisagé.

Par ailleurs, l'extension des STI et le traitement des points ouverts permettront à l'Agence et aux États membres de repérer les règles nationales qui font double emploi ou qui sont incompatibles avec les TSI et de les abroger. Ce processus de simplification, déjà possible dans le cadre législatif actuel, est renforcé et précisé par la Commission dans ses propositions pour le quatrième paquet ferroviaire.

Dans ce paquet, la Commission propose également de clarifier l'application des STI lors du renouvellement ou du réaménagement de sous-systèmes existants.

Elle souligne dans ce même paquet l'importance du rôle et du bon fonctionnement des organismes notifiés, en alignant la législation relative à l'interopérabilité sur le nouveau cadre législatif pour la commercialisation des produits.

Enfin, le quatrième paquet traite aussi des difficultés rencontrées dans le processus actuel d'autorisation de véhicules, en introduisant le principe d'une autorisation pour la mise sur le marché de véhicules unique et valable dans toute l'Union européenne. Cela passe par un renforcement du rôle de l'Agence et une attention plus marquée pour les tâches de supervision de la part des autorités nationales de sécurité.

**Annexe I**

STI	Numéro du document	Publication au JO	Applicable depuis le:
<b>STI relatives aux sous-systèmes de nature structurelle (*): infrastructure (INF); énergie (ENE), contrôle-commande et signalisation (CCS), matériel roulant (MR, WAG, BRUI)</b>			
INF GV	Décision 2002/732/CE Commission	de la L 245/143 (2002)	1.12.2002
INF GV révision	Décision 2008/217/CE Commission	de la L 77/1 (2008)	1.7.2008
ENE GV	Décision 2002/733/CE Commission	de la L 245/280 (2002)	1.12.2002
ENE GV révision	Décision 2008/284/CE Commission	de la L 104/1 (2008)	1.10.2008
CCS GV	Décision 2002/731/CE Commission	de la L 245/37 (2002)	1.12.2002
CCS GV rectific.	-	L 275/3 (2002)	1.12.2002
CCS GV révision	Décision 2004/447/CE Commission	de la L 155/67 (2004)	31.4.2004
CCS GV révision	Décision 2006/860/CE Commission	de la L 342/1 (2006)	7.11.2006
CCS GV révision	Décision 2007/153/CE Commission	de la L 67/13 (2007)	6.3.2007
CCS GV révision	Décision 2008/386/CE Commission	de la L 136/11 (2008)	1.6.2008
MR GV	Décision 2002/735/CE Commission	de la L 245/402 (2002)	1.12.2002
MR GV révision	Décision 2008/232/CE Commission	de la L 84/132 (2008)	1.9.2008
MR GV rectific.	-	L 104/80 (2008)	1.9.2008
MR RC LOC&PAS	Décision 2011/291/UE Commission	de la L 139/1 (2011)	1.6.2011
CCS RC	Décision 2006/679/CE Commission	de la L 284/1 (2006)	28.9.2006
CCS RC révision	Décision 2006/860/CE	de la L 342/1 (2006)	7.11.2006

STI	Numéro du document			Publication au JO	Applicable depuis le:
	Commission				
CCS RC révision	Décision 2007/153/CE Commission	de	la	L 67/13 (2007)	6.3.2007
CCS RC révision	Décision 2008/386/CE Commission	de	la	L 136/11 (2008)	1.6.2008
CCS RC révision	Décision 2010/79/CE Commission	de	la	L 37/74 (2010)	1.4.2010
CCS RC	Décision 2009/561/CE Commission	de	la	L 194/60 (2009)	22.7.2009
BRUI RC	Décision 2006/66/CE Commission	de	la	L 37/1 (2006)	23.6.2006
BRUI RC révision	Décision 2011/229/UE Commission	de	la	L 99/1 (2011)	5.4.2011
WAG RC	Décision 2006/861/CE Commission	de	la	L 344/1 (2006)	31.1.2007
WAG RC révision	Décision 2009/107/CE Commission	de	la	L 45/1 (2009)	1.7.2009
INF RC	Décision 2011/275/UE Commission	de	la	L 126 (2011)	1.6.2011
ENE RC	Décision 2011/274/UE Commission	de	la	L 126 (2011)	1.6.2011
CCS GV & RC révision	Décision 2012/88/UE Commission	de	la	L 51 (2012)	26.7.2012
CCS GV & RC révision	Décision 2012/696/UE Commission	de	la	L 311 (2012)	1.1.2013
<b>STI relatives aux sous-systèmes de nature fonctionnelle: exploitation et gestion du trafic (EGT), applications télématiques au service des voyageurs et du fret (ATV et ATF), maintenance (MAI)</b>					
EGT GV	Décision 2002/734/CE Commission	de	la	L 245/370 (2002)	1.12.2002
EGT GV révision	Décision 2008/231/CE Commission	de	la	L 84/1 (2008)	1.9.2008

STI	Numéro du document	Publication au JO	Applicable depuis le:
EGT RC & GV révision	Décision 2010/640/CE de la Commission	L 280/29 (2010)	25.10.2010
EGT RC révision	Décision 2011/314/UE de la Commission	L 144/1 (2011)	1.1.2012
MAI GV	Décision 2002/730/CE de la Commission	L 245/1 (2002)	1.12.2002
MAI GV rectific.	-	L 275/5 (2002)	1.12.2002
EGT RC	Décision 2006/920/CE de la Commission	L 359/1 (2006)	11.2.2007
EGT RC révision	Décision 2008/231/CE de la Commission	L 84/1 (2008)	1.9.2008
EGT RC révision	Décision 2009/107/CE de la Commission	L 45/1 (2009)	1.7.2009
EGT RC & GV révision	Décision 2012/757/UE de la Commission	L 345/1 (2012)	1.1.2014
ATF RC	Règlement (CE) n° 62/2006 de la Commission	L 13/1 (2006)	19.1.2006
ATF RC révision	Règlement (UE) n° 328/2012 de la Commission	L 106/14 (2012)	20.5.2012
ATV GV & RC	Règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission	L 123/11 (2012)	13.5.2011
ATV GV & RC révision	Règlement (UE) n° 665/2012 de la Commission	L 194/1 (2012)	22.7.2012
<b>STI horizontales: accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), sécurité dans les tunnels ferroviaires (STF), modifications de plusieurs STI (omnibus)</b>			
STF	Décision 2008/163/CE de la Commission	L 64/1 (2008)	1.7.2008
PMR	Décision 2008/164/CE de la Commission	L 64/72 (2008)	1.7.2008
Omnibus 1	Décision 2012/462/UE de la Commission	L 217/1 (2012)	24.1.2013

<b>STI</b>	<b>Numéro du document</b>	<b>Publication au JO</b>	<b>Applicable depuis le:</b>
Omnibus 2	Décision 2012/463/UE de la Commission	L 217/11 (2012)	24.1.2013
Omnibus 3	Décision 2012/464/UE de la Commission	L 217/20 (2012)	24.1.2013

(\*) Les STI sur les sous-systèmes de nature structurelle (wagons, infrastructure) peuvent également inclure des exigences fonctionnelles (sur la maintenance notamment).