

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

DIRECTIVE 2001/16/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 19 mars 2001****relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel**

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 156,

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁽⁴⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, en mettant en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques, comme prévu à l'article 155 du traité.
- (2) Par la signature du protocole adopté à Kyoto le 12 décembre 1997 l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de gaz. Ces objectifs nécessitent un rééquilibrage modal, et donc une compétitivité accrue du transport ferroviaire.

⁽¹⁾ JO C 89 E du 28.3.2000, p. 11.

⁽²⁾ JO C 204 du 18.7.2000, p. 13.

⁽³⁾ JO C 317 du 6.11.2000, p. 22.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 17 mai 2000 (JO C 59 du 23.2.2001, p. 106), position commune du Conseil du 10 novembre 2000 (JO C 23 du 24.1.2001, p. 15) et décision du Parlement européen du 13 février 2001.

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

(4) L'exploitation en service commercial de trains le long du réseau ferroviaire transeuropéen nécessite notamment une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celle du matériel roulant, mais aussi une interconnexion efficace des systèmes d'information et de communication des différents gestionnaires d'infrastructure et exploitants. De cette cohérence et de cette interconnexion dépendent le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût, et c'est sur cette cohérence et cette interconnexion que repose notamment l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel transeuropéen.

(5) Pour réaliser ces objectifs, une première mesure a été prise par le Conseil le 23 juillet 1996 avec l'adoption de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse⁽⁵⁾.

(6) La Commission, dans son Livre blanc sur «une stratégie pour la revitalisation des chemins de fer communautaires» de 1996, a annoncé une deuxième mesure dans le domaine du rail conventionnel et a ensuite commandé une étude sur l'intégration des systèmes ferroviaires nationaux dont les résultats ont été rendus publics en mai 1998 et qui recommande l'adoption d'une directive basée sur l'approche suivie dans le domaine de la grande vitesse. Cette étude recommande également de ne pas traiter tous les obstacles à l'interopérabilité de front, mais de résoudre les problèmes progressivement selon un ordre de priorité à établir en fonction du rapport coûts-avantages que présente chaque projet de mesure. Dans cette étude, l'harmonisation des procédures et des règles en usage ainsi que l'interconnexion des systèmes d'information et de communication se sont révélées plus avantageuses que des mesures affectant, par exemple, des infrastructures.

⁽⁵⁾ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

- (7) La communication de la Commission sur «l'intégration des systèmes ferroviaires conventionnels» recommande l'adoption de la présente directive et justifie les similitudes et les différences principales par rapport à la directive 96/48/CE. Les différences principales résident dans l'adaptation du domaine géographique d'application, dans l'extension du domaine technique d'application pour tenir compte notamment des résultats de l'étude précitée, ainsi que dans l'adoption d'une approche progressive pour la suppression des obstacles à l'interopérabilité du système ferroviaire qui inclut l'établissement d'un ordre de priorités et d'un calendrier pour son élaboration.
- (8) Compte tenu de cette approche progressive et du temps nécessaire pour adopter toutes les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), il convient d'éviter que les États membres adoptent de nouvelles règles nationales ou s'engagent dans des projets qui accroissent l'hétérogénéité du système existant.
- (9) L'adoption d'une approche progressive répond aux besoins particuliers de l'objectif d'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, système caractérisé par un patrimoine ancien d'infrastructures et de matériel nationaux, dont l'adaptation ou le renouvellement impliquent des investissements lourds et tient compte du fait qu'il convient de veiller tout particulièrement à ne pas pénaliser économiquement le rail par rapport aux autres modes de transport.
- (10) Le Parlement dans sa résolution du 10 mars 1999 sur le paquet ferroviaire a demandé que l'ouverture progressive du secteur ferroviaire aille de pair avec des mesures d'harmonisation technique aussi rapides et efficaces que possible.
- (11) Le Conseil du 6 octobre 1999 a demandé à la Commission de proposer une stratégie relative à l'amélioration de l'interopérabilité des transports ferroviaires et à la réduction des goulets d'étranglement, pour permettre l'élimination rapide des obstacles techniques, administratifs et économiques à l'interopérabilité des réseaux tout en garantissant un niveau élevé de sécurité ainsi que la formation et la qualification du personnel.
- (12) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires⁽¹⁾ implique que les entreprises ferroviaires doivent avoir un accès accru aux réseaux ferroviaires des États membres, ce qui, en conséquence, nécessite l'interopérabilité des infrastructures, des équipements, du matériel roulant et des systèmes de gestion et d'exploitation, y compris les qualifications professionnelles et les conditions d'hygiène et de sécurité au travail du personnel nécessaires pour l'exploitation et la maintenance des sous-systèmes visés ainsi que pour la mise en œuvre de chaque STI. Toutefois, la présente directive n'a pas pour objectif de réaliser, directement ou indirectement, une harmonisation des conditions de travail dans le secteur ferroviaire.
- (13) Les États membres ont la responsabilité de s'assurer du respect des règles de sécurité, de santé et de protection des consommateurs qui s'appliquent aux réseaux de chemins de fer en général lors de la conception, de la construction, de la mise en service et durant l'exploitation.
- (14) Les réglementations nationales ainsi que les règlements internes et les spécifications techniques que les chemins de fer appliquent présentent des différences importantes du fait qu'elles intègrent des techniques particulières à l'industrie nationale et prescrivent des dimensions et des dispositifs particuliers ainsi que des caractéristiques spéciales. Cette situation s'oppose notamment à ce que les trains puissent circuler dans de bonnes conditions sur l'ensemble du territoire communautaire.
- (15) Cette situation a, au fil des années, créé des liens très étroits entre les industries ferroviaires nationales et les chemins de fer nationaux, au détriment de l'ouverture effective des marchés. Ces industries doivent disposer, pour pouvoir développer leur compétitivité à l'échelle mondiale, d'un marché européen ouvert et concurrentiel.
- (16) Il y a donc lieu de définir pour l'ensemble de la Communauté des exigences essentielles qui s'appliquent au système ferroviaire transeuropéen conventionnel.
- (17) Compte tenu de l'étendue et de la complexité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, il s'est révélé nécessaire, pour des raisons pratiques, de le décomposer en sous-systèmes. Pour chacun de ces sous-systèmes, il faut, pour l'ensemble de la Communauté, préciser les exigences essentielles et déterminer les spécifications techniques nécessaires pour y satisfaire, notamment en ce qui concerne les constituants et les interfaces.
- (18) Il importe que la mise en œuvre des dispositions relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ne crée pas des entraves injustifiées, du point de vue du rapport coût-bénéfices, au maintien de la cohérence du réseau ferroviaire existant de chaque État membre tout en s'efforçant de préserver l'objectif de l'interopérabilité.
- (19) Les spécifications techniques d'interopérabilité ont également un impact sur les conditions d'utilisation du mode ferroviaire par les usagers, et, par conséquent, il y a lieu de consulter ces derniers sur les aspects qui les concernent.
- (20) Il convient de permettre la non-application, par l'État membre concerné, de certaines spécifications techniques d'interopérabilité dans des cas particuliers, et prévoir des procédures pour assurer que ces dérogations sont justifiées. L'article 155 du traité exige que l'action de la Communauté dans le domaine de l'interopérabilité tienne compte de la viabilité économique potentielle des projets.

⁽¹⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

- (21) Il y a lieu que l'élaboration et l'application des STI au système ferroviaire conventionnel n'entrave pas l'innovation technologique et que celle-ci aille dans le sens d'une amélioration des performances économiques.
- (22) Il convient de mettre à profit l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, s'agissant notamment du fret, pour mettre en œuvre les conditions d'une meilleure interopérabilité intermodale.
- (23) Pour satisfaire aux dispositions appropriées concernant les procédures de passation des marchés dans le secteur ferroviaire, et notamment à la directive 93/38/CEE⁽¹⁾, il y a lieu que les entités adjudicatrices incluent les spécifications techniques dans les documents généraux ou dans les cahiers des charges propres à chaque marché. Il est nécessaire de créer un ensemble de spécifications européennes pour servir de références à ces spécifications techniques.
- (24) Un système international de normalisation, qui soit en mesure de produire des normes utilisées effectivement par les partenaires du commerce international et qui satisfasse aux exigences de la politique communautaire, présente un intérêt pour la Communauté. Par conséquent, il convient que les organismes européens de normalisation poursuivent leur coopération avec les organisations internationales de normalisation.
- (25) Les entités adjudicatrices définissent les spécifications supplémentaires qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes. Il importe que ces spécifications satisfassent aux exigences essentielles, harmonisées sur le plan communautaire, auxquelles doit répondre le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.
- (26) Il y a lieu de fonder les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants sur l'utilisation des modules qui font l'objet de la décision 93/465/CEE⁽²⁾. Il y a lieu d'élaborer, dans toute la mesure du possible, en vue de favoriser le développement des industries concernées, les procédures faisant appel au système d'assurance qualité.
- (27) La conformité des constituants est principalement liée à leur domaine d'utilisation qui vise à garantir l'interopérabilité du système, et pas seulement à leur libre circulation sur le marché communautaire. L'évaluation de l'aptitude à l'emploi s'applique dans le cas des constituants les plus critiques pour la sécurité, la disponibilité ou l'économie du système. Par conséquent, il n'est pas nécessaire que le fabricant appose le marquage «CE» sur les constituants soumis aux dispositions de la présente directive mais, à partir de l'évaluation de la conformité et/ou de l'aptitude à l'emploi, la déclaration de conformité du fabricant devrait suffire.
- (28) Cela ne porte pas atteinte à l'obligation qui incombe aux fabricants d'apposer, pour certains constituants, le marquage «CE» attestant leur conformité à d'autres dispositions communautaires les concernant.
- (29) Il y a lieu de soumettre les sous-systèmes constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel à une procédure de vérification, cette vérification devant permettre aux autorités responsables, qui autorisent la mise en service, d'être assurées que, au stade du projet, de la construction et de la mise en service, le résultat est conforme aux dispositions réglementaires, techniques et opérationnelles qui sont d'application. Elle doit également permettre aux constructeurs de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit le pays. Il y a donc lieu d'établir un module définissant les principes et les conditions de la vérification «CE» des sous-systèmes.
- (30) Il convient de fonder la procédure de vérification «CE» sur les STI. Ces STI sont soumises aux dispositions de l'article 18 de la directive 93/38/CEE. Les organismes notifiés qui sont chargés d'instruire les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants ainsi que la procédure de vérification des sous-systèmes doivent, en particulier en l'absence de spécification européenne, coordonner leurs décisions de la manière la plus étroite possible.
- (31) Ces STI sont élaborées sur mandat de la Commission par l'organisme commun représentatif des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et de l'industrie. Des représentants des pays tiers, notamment ceux des pays candidats à l'adhésion, pourraient être autorisés à participer dès le départ aux réunions de l'organisme commun représentatif à titre d'observateurs.
- (32) La directive 91/440/CEE du Conseil impose, sur le plan de la comptabilité, une séparation des activités relatives à l'exploitation des services de transport de celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Dans le même esprit, il convient que les services spécialisés des gestionnaires des infrastructures ferroviaires qui seraient désignés comme organismes notifiés soient structurés de manière à répondre aux critères devant s'appliquer à ce type d'organismes. D'autres organismes spécialisés peuvent être notifiés lorsqu'ils remplissent les mêmes critères.
- (33) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁽³⁾.

⁽¹⁾ Directive 93/38/CEE du Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO n° L 199 du 9.8.1993, p. 84). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/4/CE (JO L 101 du 1.4.1998, p. 1).

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

⁽³⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(34) L'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel est de dimension communautaire. Les États membres pris individuellement ne sont pas en mesure de prendre les dispositions nécessaires permettant de réaliser cette interopérabilité. Conformément au principe de subsidiarité, les objectifs de l'action envisagée ne peuvent donc pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, être mieux réalisés au niveau communautaire,

du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport ferroviaire combiné, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;

b) «interopérabilité»: l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen conventionnel à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Article premier

1. La présente directive a pour objet d'établir les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser, au sein du territoire communautaire, l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel tel qu'il est décrit à l'annexe I. Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et la maintenance des éléments de ce système qui seront mis en service après la date d'entrée en vigueur de la présente directive, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation.

2. La poursuite de cet objectif doit conduire à la définition d'un niveau minimal d'harmonisation technique et permettre:

- a) de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transport ferroviaire international au sein de l'Union européenne et avec les pays tiers;
- b) de contribuer à la réalisation progressive du marché intérieur des équipements et services de construction, renouvellement, réaménagement et fonctionnement du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
- c) de contribuer à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «système ferroviaire transeuropéen conventionnel»: l'ensemble, décrit à l'annexe I, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes,

c) «sous-systèmes»: le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen conventionnel comme indiqué à l'annexe II. Ces sous-systèmes pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

d) «constituants d'interopérabilité»: tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;

e) «exigences essentielles»: l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire transeuropéen conventionnel, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces;

f) «spécification européenne»: une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne, tels que définis à l'article 1^{er}, points 8 à 12, de la directive 93/38/CEE;

g) «spécifications techniques d'interopérabilité», ci-après dénommées «STI»: les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;

h) «organisme commun représentatif»: l'organisme réunissant des représentants des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et de l'industrie, chargé d'élaborer les STI. Les «gestionnaires de l'infrastructure» sont ceux visés aux articles 3 et 7 de la directive 91/440/CEE;

i) «organismes notifiés»: les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes;

- j) «paramètres fondamentaux»: toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle, critique sur le plan de l'interopérabilité et qui doit faire l'objet d'une décision selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2, avant l'élaboration des projets de STI par l'organisme commun représentatif;
- k) «cas spécifique»: toute partie du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence vis-à-vis du système existant. Ceci peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du réseau du reste de la Communauté, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, le matériel roulant destiné à un usage strictement local, régional ou historique et le matériel roulant en provenance ou à destination de pays tiers sous réserve que ce matériel ne franchisse pas la frontière entre deux États membres;
- l) «réaménagement»: travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système nécessitant une nouvelle autorisation de mise en service, au sens de l'article 14, paragraphe 1;
- m) «renouvellement»: travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système nécessitant une nouvelle autorisation de mise en service, au sens de l'article 14, paragraphe 1;
- n) «système ferroviaire existant»: l'ensemble, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau ferroviaire existant, et les matériels roulants de toutes catégories et origines qui parcourent ces infrastructures.

Article 3

1. La présente directive concerne les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux constituants d'interopérabilité, aux interfaces et aux procédures, ainsi que les conditions de cohérence globale du système ferroviaire transeuropéen conventionnel requises pour réaliser son interopérabilité.
2. Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice d'autres dispositions communautaires pertinentes. Toutefois, dans le cas des constituants d'interopérabilité, y compris des interfaces, il peut être nécessaire, pour satisfaire aux exigences essentielles de la présente directive, de recourir à des spécifications européennes particulières établies à cet effet.

Article 4

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

2. Les spécifications techniques supplémentaires, visées à l'article 18, paragraphe 4, de la directive 93/38/CEE, et qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes en usage dans la Communauté, ne doivent pas être contraires aux exigences essentielles.

CHAPITRE II

Spécifications techniques d'interopérabilité

Article 5

1. Chaque sous-système fait l'objet d'une STI. Dans le cas où cela s'avère nécessaire, notamment pour traiter séparément les catégories de lignes, de nœuds ou de matériel roulant, ou pour résoudre certains problèmes d'interopérabilité en priorité, un sous-système peut faire l'objet de plusieurs STI. Dans ce cas, les dispositions du présent article s'appliquent aussi à la partie de sous-système concernée.
2. Les sous-systèmes sont conformes aux STI; cette conformité est maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.
3. Chaque STI, dans la mesure où cela est nécessaire pour réaliser les objectifs visés à l'article 1^{er}:
 - a) indique le champ d'application visé (partie du réseau ou du matériel roulant indiqués à l'annexe I; sous-système ou partie de sous-système indiqués à l'annexe II);
 - b) précise les exigences essentielles pour le sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes;
 - c) définit les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le sous-système et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes. Si nécessaire, ces spécifications peuvent différer selon l'usage du sous-système, par exemple selon les catégories de lignes, de nœuds et/ou de matériel roulant prévus à l'annexe I;
 - d) détermine les constituants d'interopérabilité et les interfaces qui doivent faire l'objet de spécifications européennes, dont les normes européennes, qui sont nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
 - e) indique, dans chaque cas envisagé, les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi. Ceci comporte notamment les modules définis dans la décision 93/465/CEE ou, le cas échéant, les procédures spécifiques, qui doivent être utilisés pour évaluer soit la conformité, soit l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, ainsi que la vérification «CE» des sous-systèmes;

- f) indique la stratégie de mise en œuvre de la STI. Il faut notamment préciser les étapes à franchir pour passer progressivement de la situation existante à la situation finale où le respect de la STI est généralisé;
- g) indique, pour le personnel concerné, les conditions de qualification professionnelle et d'hygiène et de sécurité au travail requises pour l'exploitation et la maintenance du sous-système visé ainsi que pour la mise en œuvre de la STI.

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

5. Les STI préservent, de façon appropriée, la cohérence du système ferroviaire existant de chaque État membre. Dans ce but, des cas spécifiques peuvent être prévus pour chaque STI, aussi bien en matière d'infrastructure que de matériel roulant; une attention particulière est accordée au gabarit, à l'écartement ou à l'entraxe des voies et aux wagons en provenance ou à destination des pays tiers. Pour chaque cas spécifique, la STI précise les modalités d'application des éléments de la STI visés au paragraphe 3, points c) à g).

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

Article 6

1. Les projets de STI sont élaborés, sur mandat de la Commission déterminé selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2, par l'organisme commun représentatif. Les STI sont adoptées et révisées selon la même procédure. Elles sont publiées par la Commission au *Journal officiel des Communautés européennes*.

2. L'organisme commun représentatif est désigné selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2; il respecte les règles indiquées à l'annexe VIII. Dans le cas où l'organisme commun représentatif ne respecte plus ces règles ou ne dispose pas des compétences nécessaires pour l'élaboration d'une STI particulière, un autre mandataire est déterminé selon la même procédure. Dans ce dernier cas, l'organisme commun représentatif doit être associé aux travaux de l'autre mandataire.

3. L'organisme commun représentatif ou, le cas échéant, le mandataire concerné est chargé de préparer la révision et la mise à jour des STI et de faire toute recommandation utile au comité visé à l'article 21, afin de tenir compte de l'évolution des techniques ou des exigences sociales.

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

En premier lieu, l'organisme commun représentatif identifie les paramètres fondamentaux pour cette STI, ainsi que les interfaces avec les autres sous-systèmes et tout autre cas spécifique qui soit nécessaire. Pour chacun de ces paramètres et interfaces, les solutions alternatives les plus avantageuses accompagnées des justifications techniques et économiques sont présentées. Une décision est prise selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2; si nécessaire, des cas spécifiques sont à prévoir.

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

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

6. Le comité visé à l'article 21 est tenu régulièrement informé des travaux d'élaboration des STI. Le comité peut, durant ces travaux, formuler tout mandat ou toute recommandation utile concernant la conception des STI, ainsi que sur l'évaluation des coûts et des avantages. En particulier, le comité peut requérir à la demande d'un État membre que des solutions alternatives soient examinées et que l'évaluation des coûts et des avantages de ces solutions alternatives figurent au rapport annexé au projet de STI.

7. Lors de l'adoption de chaque STI, la date de son entrée en vigueur est fixée selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2. Lorsque différents sous-systèmes doivent être mis en service simultanément pour des raisons de compatibilité technique, les dates d'entrée en vigueur des STI correspondantes doivent coïncider.

8. L'élaboration et la révision des STI prennent en compte l'avis des usagers, en ce qui concerne les caractéristiques ayant une incidence directe sur les conditions d'utilisation des sous-systèmes par ces usagers.

Dans ce but, l'organisme commun représentatif ou, le cas échéant, le mandataire concerné, consulte les associations et organisations représentatives d'usagers durant les travaux d'élaboration et de révision des STI.

Il joint au projet de STI un rapport sur les résultats de cette consultation.

La liste des associations et organisations à consulter est mise au point par le comité visé à l'article 21 avant l'adoption du mandat relatif à la première STI et peut être réexaminée et remise à jour à la demande d'un État membre ou de la Commission.

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

Dans ce but, les partenaires sociaux sont consultés avant que le projet de STI soit soumis au Comité visé à l'article 21 en vue de son adoption ou de sa révision.

Les partenaires sociaux sont consultés dans le cadre du Comité de dialogue sectoriel mis en place conformément à la décision 98/500/CE de la Commission⁽¹⁾.

Les partenaires sociaux émettent leur avis dans un délai de trois mois.

Article 7

Un État membre peut ne pas appliquer une ou plusieurs STI, y compris celles relatives au matériel roulant, dans les cas et conditions suivants:

- a) pour un projet de ligne nouvelle, de réaménagement de ligne existante ou pour tout élément visé à l'article 1^{er}, paragraphe 1, se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;
- b) pour un projet de renouvellement ou réaménagement de ligne existante lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux de la ligne existante;
- c) pour un projet de ligne nouvelle ou pour un projet de renouvellement ou réaménagement de ligne existante réalisé sur le territoire de cet État membre lorsque le réseau ferroviaire de celui-ci est enclavé ou isolé par la mer du réseau ferroviaire du reste de la Communauté;
- d) pour tout projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'une ligne existante, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire de l'État membre;

e) lorsque, à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes;

f) pour des wagons en provenance ou à destination d'un pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de la Communauté.

Dans tous les cas, l'État membre concerné notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission et lui communique un dossier présentant les STI ou les parties de STI qu'il souhaite ne pas voir appliquées, ainsi que les spécifications correspondantes qu'il souhaite appliquer. Le comité prévu à l'article 21 analyse les mesures envisagées par l'État membre. Dans les cas b), d) et f), la Commission prend une décision selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2; si nécessaire, une recommandation est formulée concernant les spécifications à appliquer. Toutefois, dans le cas b), la décision de la Commission ne vise pas le gabarit et l'écartement des voies.

CHAPITRE III

Constituants d'interopérabilité

Article 8

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

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

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

Article 9

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

⁽¹⁾ Décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen (JO L 255 du 12.8.1998, p. 27).

Article 10

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

2. La conformité d'un constituant d'interopérabilité aux exigences essentielles qui le concernent et, le cas échéant, son aptitude à l'emploi sont établies par rapport aux conditions prévues par la STI correspondante, y compris les spécifications européennes pertinentes lorsqu'elles existent.

3. Les références des spécifications européennes font l'objet d'une publication au *Journal officiel des Communautés européennes* et sont mentionnées dans la STI correspondante. Lorsque les spécifications européennes pertinentes sont publiées après adoption des STI, elles sont prises en compte lors de la révision des STI.

4. Les États membres publient les références des normes nationales transposant les normes européennes.

5. Pour ce qui concerne la période antérieure à la publication d'une STI, en l'absence de spécifications européennes et sans préjudice de l'article 20, paragraphe 5, les États membres communiquent aux autres États membres et à la Commission une liste des normes et spécifications techniques en usage pour l'application des exigences essentielles. Cette notification a lieu au plus tard le 20 avril 2002.

6. Lorsqu'une spécification européenne n'est pas encore disponible au moment de l'adoption d'une STI et que le respect de cette spécification est une condition sine qua non pour garantir l'interopérabilité, la STI peut faire référence à la version disponible la plus avancée du projet de spécification européenne qu'il faut respecter ou intégrer en son sein tout ou partie de ce projet.

Article 11

Lorsqu'il apparaît à un État membre ou à la Commission que des spécifications européennes ne satisfont pas aux exigences essentielles, le retrait partiel ou total de ces spécifications des publications où elles sont inscrites, ou leur amendement, peut être décidé selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2, après consultation, lorsqu'il s'agit de normes européennes, du comité institué par la directive 98/34/CE⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 204 du 21.7.1998, p. 37). Directive modifiée par la directive 98/48/CE (JO L 217 du 5.8.1998, p. 18).

Article 12

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

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

2. La Commission entre en consultation avec les parties concernées dans les plus brefs délais. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que les autres États membres. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est injustifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté. Lorsque la décision visée au paragraphe 1 est motivée par l'existence d'une lacune dans les spécifications européennes, il est fait application de la procédure définie à l'article 11.

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

4. La Commission s'assure que les États membres sont tenus informés du déroulement et des résultats de cette procédure.

Article 13

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

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

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

4. Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire établi dans la Communauté n'ont satisfait aux obligations des paragraphes 1, 2 et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met sur le marché le constituant d'interopérabilité. Les mêmes obligations s'appliquent à celui qui assemble des constituants d'interopérabilité ou une partie des constituants d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique les constituants d'interopérabilité pour son propre usage, en ce qui concerne la présente directive.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 12:

- a) lorsqu'un État membre constate que la déclaration «CE» de conformité a été établie indûment, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté sont tenus de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par cet État membre;
- b) dans le cas où la non-conformité persiste, l'État membre prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné ou assurer son retrait du marché selon les procédures prévues à l'article 12.

CHAPITRE IV

Sous-systèmes

Article 14

1. Il appartient à chaque État membre d'autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui sont implantés ou exploités sur son territoire.

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

2. Il appartient à chaque État membre de vérifier lors de la mise en service, et ensuite régulièrement, que ces sous-systèmes sont exploités et maintenus conformément aux exigences essentielles les concernant.

3. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire introduisent auprès de l'État membre concerné un dossier décrivant le projet. L'État membre examine ce dossier et, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens de la présente directive. Cette autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau de sécurité peut être affecté par les travaux envisagés.

Article 15

Sans préjudice des dispositions de l'article 19, les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et pour des motifs concernant la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui satisfont aux exigences essentielles. En particulier, ils ne peuvent pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration «CE» de vérification dont les éléments sont donnés à l'annexe V.

Article 16

1. Les États membres considèrent comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant, les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui sont munis de la déclaration «CE» de vérification.

2. La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire transeuropéen conventionnel est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.

3. Pour ce qui concerne la période antérieure à la publication des STI, les États membres communiquent aux autres États membres et à la Commission, pour chaque sous-système, la liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles. Cette notification a lieu au plus tard le 20 avril 2004.

Article 17

S'il apparaît que les STI ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles, le comité visé à l'article 21 peut être saisi à la demande d'un État membre ou à l'initiative de la Commission.

Article 18

1. En vue d'établir la déclaration «CE» de vérification, l'entité adjudicatrice ou son mandataire invite l'organisme notifié qu'elle a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification «CE» indiquée à l'annexe VI.

2. La mission de l'organisme notifié, chargé de la vérification «CE» d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se basant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus à l'article 24.

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

Article 19

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

2. L'État membre à l'origine de la demande informe immédiatement la Commission des vérifications complémentaires demandées en exposant les raisons qui les justifient. La Commission engage sans délai la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2.

CHAPITRE V

Organismes notifiés*Article 20*

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'article 13 et la procédure de vérification visée à l'article 18, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission. La Commission publie au *Journal officiel des Communautés européennes* la liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leurs domaines de compétence et en assure la mise à jour.

2. Les États membres appliquent les critères prévus à l'annexe VII pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes pertinentes sont présumés répondre auxdits critères.

3. Un État membre retire son agrément à un organisme qui ne satisfait plus aux critères visés à l'annexe VII. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

4. Si un État membre ou la Commission estime qu'un organisme notifié par un autre État membre ne satisfait pas aux critères pertinents, le comité prévu à l'article 21 est saisi de la question et émet son avis dans un délai de trois mois. À la lumière de l'avis du comité, la Commission informe l'État membre concerné de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.

5. Le cas échéant, la coordination des organismes notifiés est mise en œuvre conformément aux articles 21 et 22.

CHAPITRE VI

Comité et programme de travail*Article 21*

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE (ci-après: «le comité»).

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

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

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 22

Dès l'entrée en vigueur de la présente directive, le comité peut discuter de toute question relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris des questions liées à l'interopérabilité entre le système ferroviaire transeuropéen et celui de pays tiers.

Article 23

1. L'ordre de priorité pour l'adoption des STI est le suivant, sans préjuger de l'ordre d'adoption des mandats prévu à l'article 6, paragraphe 1:

a) le premier groupe de STI vise le contrôle-commande et la signalisation; les applications télématiques au service du fret; l'exploitation et gestion du trafic (y compris les qualifications du personnel pour les services transfrontaliers dans le respect des critères définis aux annexes II et III); les wagons pour le fret; les nuisances sonores liées au matériel roulant et à l'infrastructure.

En ce qui concerne le matériel roulant, celui destiné à un usage international sera développé en premier lieu;

b) par ailleurs, les aspects suivants sont à traiter en fonction des ressources de la Commission et de l'organisme commun représentatif: applications télématiques au service des passagers, maintenance, avec une attention particulière à la sécurité, voitures à voyageurs, engins de traction et trains automoteurs, infrastructure, énergie, pollution de l'air.

En ce qui concerne le matériel roulant, celui destiné à un usage international sera développé en premier lieu;

c) sur demande de la Commission, d'un État membre ou de l'organisme commun représentatif, le comité peut décider, conformément à la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2, d'élaborer une STI pour un sujet complémentaire sans préjudice de l'ordre de priorité énoncé ci-dessus pour autant qu'elle concerne un sous-système visé à l'annexe II.

2. Le comité, suivant la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2, se dote d'un programme de travail qui respecte l'ordre de priorité indiqué ci-dessus au paragraphe 1 et celui des autres tâches qui lui sont confiées par la présente directive.

Les STI figurant dans le premier groupe visé au paragraphe 1, point a), sont élaborées au plus tard le 20 avril 2004.

3. Le programme de travail comportera notamment les étapes suivantes:

a) désignation de l'organisme commun représentatif;

b) élaboration, à partir d'un projet établi par l'organisme commun représentatif, d'une architecture représentative du système ferroviaire conventionnel, basée sur la liste des sous-systèmes (annexe II), permettant de garantir la cohérence entre STI. Cette architecture doit comporter notamment les différents éléments constitutifs du système ainsi que leurs interfaces; elle servira de cadre de référence pour la délimitation des domaines d'application de chaque STI;

c) adoption d'une structure modèle pour l'élaboration des STI;

d) adoption d'une méthodologie pour l'analyse coûts-avantages des solutions visées dans les STI;

e) adoption des mandats nécessaires à l'élaboration des STI;

f) pour chaque STI, adoption des paramètres fondamentaux correspondants;

g) approbation des projets de programme de normalisation;

h) gestion de la période de transition entre la date d'entrée en vigueur de la présente directive et la publication des STI, y compris l'adoption du référentiel visé à l'article 25.

CHAPITRE VII

Registres de l'infrastructure et du matériel roulant*Article 24*

1. Les États membres veillent à ce que des registres de l'infrastructure et du matériel roulant soient publiés et mis à jour chaque année. Ces registres présentent, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales (par exemple, les paramètres fondamentaux) et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites par les STI applicables. Dans ce but, chaque STI indique avec précision quelles informations doivent figurer aux registres de l'infrastructure et du matériel roulant.

2. Une copie de ces registres est transmise aux États membres concernés et à l'organisme commun représentatif et doit être mise à la disposition du public.

CHAPITRE VIII

Dispositions transitoires*Article 25*

1. L'organisme commun représentatif développe, sur base des informations notifiées par les États membres dans le cadre de l'article 10, paragraphe 5, et l'article 16, paragraphe 3, ainsi que des documents techniques de la profession et des textes des accords internationaux pertinents, un projet de référentiel des règles techniques qui assurent le degré actuel d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Le comité examine ce projet et décide si celui-ci peut constituer un référentiel dans l'attente de l'adoption des STI.

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

CHAPITRE IX

Dispositions finales

Article 26

Toutes les décisions prises en application de la présente directive et concernant l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de constituants d'interopérabilité, la vérification de sous-systèmes constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel ainsi que les décisions prises en application des articles 11, 12, 17 et 19 sont motivées de façon précise. Elles sont notifiées à l'intéressé dans les meilleurs délais, avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

Article 27

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 20 avril 2003, à l'exception des dispositions propres à chaque STI qui sont mises en œuvre selon les modalités propres à chaque STI. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 28

Tous les deux ans, et pour la première fois le 20 avril 2005, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Ce rapport comporte également une analyse des cas prévus à l'article 7.

L'organisme commun représentatif élabore et met à jour régulièrement un outil capable de fournir, sur demande d'un État membre ou de la Commission, un tableau de bord du niveau d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Cet outil utilise les informations disponibles dans les registres prévus à l'article 24.

Article 29

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 30

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 19 mars 2001.

Par le Parlement européen

La présidente

N. FONTAINE

Par le Conseil

Le président

A. LINDH

ANNEXE I

LE SYSTÈME FÉRROVIAIRE TRANSEUROPEËN CONVENTIONNEL

1. LES INFRASTRUCTURES

Les infrastructures du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sont celles des lignes du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport⁽¹⁾, ou reprises dans toute mise à jour de cette décision résultant de la révision prévue en son article 21.

Pour les besoins de la présente directive, ce réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:

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

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

2. LE MATÉRIEL ROULANT

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

- les trains automoteurs thermiques ou électriques,
- les engins de traction thermiques ou électriques,
- les voitures à voyageurs,
- les wagons, y compris le matériel roulant conçu pour le transport de camions.

Chacune de ces catégories ci-dessus doit être subdivisée en:

- matériel roulant à usage international,
- matériel roulant à usage national,

en tenant dûment compte de l'utilisation locale, régionale ou longue distance du matériel.

3. COHÉRENCE DU SYSTÈME FÉRROVIAIRE EUROPEËN CONVENTIONNEL

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

⁽¹⁾ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

ANNEXE II

SOUS-SYSTÈMES

1. LISTE DES SOUS-SYSTÈMES

Pour les besoins de la présente directive, le système constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel est divisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant, soit:

a) à des domaines de nature structurelle:

- infrastructures,
- énergie,
- contrôle-commande et signalisation,
- exploitation et gestion du trafic,
- matériel roulant, ou

b) à des domaines de nature fonctionnelle:

- maintenance,
- applications télématiques au service des passagers et au service du fret.

2. DESCRIPTION DES SOUS-SYSTÈMES

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

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

2.1. Infrastructure

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

2.2. Énergie

Le système d'électrification, le matériel aérien et les dispositifs de captage du courant.

2.3. Contrôle-commande et signalisation

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

2.4. Exploitation et gestion du trafic

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

L'ensemble des qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de services transfrontaliers.

2.5. Applications télématiques

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

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

2.6. Matériel roulant

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

2.7. Maintenance

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

ANNEXE III

EXIGENCES ESSENTIELLES

1. EXIGENCES DE PORTÉE GÉNÉRALE

1.1. **Sécurité**

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

1.2. **Fiabilité et disponibilité**

La surveillance et la maintenance des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisées, menées et quantifiées de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. **Santé**

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

1.4. **Protection de l'environnement**

- 1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception de ce système selon les dispositions communautaires en vigueur.
- 1.4.2. Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.
- 1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.
- 1.4.4. L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

- 1.4.5. L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

1.5. **Compatibilité technique**

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

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

2. EXIGENCES PARTICULIÈRES À CHAQUE SOUS-SYSTÈME

2.1. **Infrastructures**

2.1.1. Sécurité

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

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

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

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

2.2. **Énergie**

2.2.1. Sécurité

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

2.2.2. Protection de l'environnement

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

2.2.3. Compatibilité technique

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

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

2.3. **Contrôle-commande et signalisation**

2.3.1. Sécurité

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

2.3.2. Compatibilité technique

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

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

2.4. **Matériel roulant**

2.4.1. Sécurité

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

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

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

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

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

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

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

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

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

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

2.4.2. Fiabilité et disponibilité

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

2.4.3. Compatibilité technique

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

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

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue.

2.5. **Maintenance**

2.5.1. Santé et sécurité

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

2.5.2. Protection de l'environnement

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. Compatibilité technique

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

2.6. **Exploitation et gestion du trafic**

2.6.1. Sécurité

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

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

2.6.2. Fiabilité et disponibilité

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

2.6.3. Compatibilité technique

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

2.7. Applications télématiques au service des passagers et du fret

2.7.1. Compatibilité technique

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissant une qualité de service minimale aux voyageurs et aux clients du secteur marchandises concernent plus particulièrement la compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

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

2.7.2. Fiabilité, disponibilité

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

2.7.3. Santé

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

2.7.4. Sécurité

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

ANNEXE IV

CONFORMITÉ ET APTITUDE À L'EMPLOI DES CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ**1. CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ**

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

1.1. Des constituants banalisés

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

1.2. Des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques

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

1.3. Des constituants spécifiques

Ce sont les constituants qui sont propres aux applications ferroviaires.

2. DOMAINE D'APPLICATION

La déclaration «CE» concerne:

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

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

3. CONTENU DE LA DÉCLARATION «CE»

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

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

- références de la directive,
- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant ou constructeur),
- description du constituant d'interopérabilité (marque, type, etc.),

-
- indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi (article 13),
 - toutes les descriptions pertinentes auxquelles répond le constituant d'interopérabilité et en particulier les conditions d'utilisation,
 - nom et adresse de l'organisme (des organismes) notifié(s) qui est (sont) intervenu(s) dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi et date du certificat d'examen assortie, le cas échéant, de la durée et des conditions de validité du certificat,
 - le cas échéant, référence des spécifications européennes,
 - identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.
-

ANNEXE V

DÉCLARATION DE VÉRIFICATION DES SOUS-SYSTÈMES

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

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

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

ANNEXE VI

PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DES SOUS-SYSTÈMES

1. INTRODUCTION

La vérification «CE» est la procédure par laquelle un organisme notifié vérifie et atteste, à la demande de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté, qu'un sous-système est:

- conforme aux dispositions de la directive,
- conforme aux autres dispositions réglementaires qui sont d'application dans le respect du traité, et qu'il peut être mis en service.

2. ÉTAPES

La vérification du sous-système comprend les étapes suivantes:

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

3. ATTESTATION

L'organisme notifié qui est responsable de la vérification «CE» établit l'attestation de conformité destinée à l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, qui à son tour établit la déclaration «CE» de vérification destinée à l'autorité de tutelle de l'État membre dans lequel le sous-système est implanté et/ou exploité.

4. DOSSIER TECHNIQUE

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

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

5. SURVEILLANCE

- 5.1. Le but de la surveillance «CE» est de s'assurer que, pendant la réalisation du sous-système, les obligations découlant du dossier technique ont été remplies.

- 5.2. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, de préfabrication, aux installations d'essai, et plus généralement à tous les lieux qu'il pourrait juger nécessaires pour l'accomplissement de sa mission. L'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté doit lui remettre ou lui faire remettre tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.
- 5.3. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation effectue périodiquement des audits afin de s'assurer que les dispositions de la directive sont respectées. Il fournit à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Il peut exiger d'être convoqué à certaines phases du chantier.
- 5.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il fournit un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.

6. DÉPÔT

Le dossier complet visé au point 4 est déposé auprès de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté à l'appui de l'attestation de conformité délivrée par l'organisme notifié chargé de la vérification du sous-système en ordre de marche. Le dossier est joint à la déclaration «CE» de vérification que l'entité adjudicatrice adresse à l'autorité de tutelle de l'État membre concerné.

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

7. PUBLICATION

Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant:

- les demandes de vérification «CE» reçues,
- les attestations de conformité délivrées,
- les attestations de conformité refusées.

8. LANGUE

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification «CE» sont rédigés dans une langue officielle de l'État membre où sont établis l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, ou dans une langue acceptée par celle-ci.

ANNEXE VII

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

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et l'organisme.
 2. L'organisme et le personnel chargé du contrôle doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.
 3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.
 4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
 - une bonne formation technique et professionnelle,
 - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles,
 - l'aptitude requise pour rédiger les attestations, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.
 5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
 6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les contrôles ne soient effectués directement par l'État membre.
 7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes de l'État où il exerce ses activités) dans le cadre de la présente directive ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet.
-

ANNEXE VIII

RÈGLES GÉNÉRALES À RESPECTER PAR L'ORGANISME COMMUN REPRÉSENTATIF (OCR)

1. En conformité avec les procédures communautaires générales de normalisation, l'OCR doit œuvrer d'une manière ouverte et transparente, fondée sur le consensus et l'indépendance par rapport aux intérêts particuliers. À cette fin tout acteur appartenant aux trois catégories — gestionnaires d'infrastructures, entreprises ferroviaires, industrie — que l'OCR représente, doit pouvoir émettre un avis lors du processus d'élaboration des STI, conformément aux règles internes de l'OCR et avant finalisation du projet de STI par l'OCR.
 2. Si l'OCR ne dispose pas des compétences nécessaires pour l'élaboration d'un projet de STI particulier, il en informe immédiatement la Commission.
 3. L'OCR crée les groupes de travail nécessaires pour l'élaboration des projets de STI; ces groupes doivent avoir une structure flexible et efficace. À cette fin, le nombre d'experts est limité. La représentation est équilibrée entre, d'une part, les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires et, d'autre part, l'industrie; cette répartition respecte un équilibre approprié des nationalités. Les experts de pays non communautaires peuvent participer aux groupes de travail à titre d'observateurs.
 4. Les difficultés qui peuvent apparaître en relation avec la présente directive et qui ne sont pas susceptibles d'être résolues par les groupes de travail de l'OCR doivent être signalées sans délai à la Commission.
 5. La Commission et le comité visé à l'article 21 doivent disposer de tous les documents de travail nécessaires au suivi des travaux de l'OCR.
 6. L'OCR doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la confidentialité de toute information critique qui, dans le cours de ses activités, vient à sa connaissance.
 7. L'OCR met tout en œuvre pour que les résultats des travaux du comité visé à l'article 21, ainsi que les recommandations du comité et de la Commission, soient communiqués à tous ses membres et à tous les experts participant aux groupes de travail.
-