

**DIRECTIVE 2004/50/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**du 29 avril 2004**

modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

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

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

vu la proposition de la Commission<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>2</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>3</sup>,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité<sup>4</sup>, au vu du projet commun approuvé le 23 mars 2004 par le comité de conciliation,

---

<sup>1</sup> JO C 126 E du 28.5.2002, p. 312.

<sup>2</sup> JO C 61 du 14.3.2003, p. 131.

<sup>3</sup> JO C 66 du 19.3.2003, p. 5.

<sup>4</sup> Avis du Parlement européen du 14 janvier 2003 (JO C 38 E du 12.2.2004, p. 119), position commune du Conseil du 26 juin 2003 (JO C 270 E du 11.11.2003, p. 7) et décision du Parlement européen du 23 octobre 2003 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 22 avril 2004 et décision du Conseil du 26 avril 2004.

---

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément aux articles 154 et 155 du traité, la Communauté contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens dans le secteur des transports. Afin de réaliser ces objectifs, la Communauté doit mettre en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques.
- (2) En ce qui concerne le secteur ferroviaire, une première mesure a été prise avec l'adoption de la directive 96/48/CE<sup>1</sup>. Afin de réaliser les objectifs de cette directive, des projets de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ont été élaborés par l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF), désignée comme organisme commun représentatif dans le cadre de ladite directive, et ont été adoptés par la Commission le 30 mai 2002.
- (3) La Commission a adopté le 10 septembre 1999 un rapport adressé au Parlement européen et au Conseil qui donnait une première évaluation des progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Dans sa résolution du 17 mai 2000<sup>2</sup>, le Parlement européen a demandé à la Commission de présenter des propositions de révision de la directive 96/48/CE sur la base du modèle retenu pour la directive 2001/16/CE<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> JO L 235 du 17.9.1996, p. 6. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p.1).

<sup>2</sup> JO C 59 du 23.2.2001, p. 121.

<sup>3</sup> JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

- 
- (4) La directive 2001/16/CE instaure, comme la directive 96/48/CE, des procédures communautaires pour la préparation et l'adoption de STI, ainsi que des règles communes pour l'évaluation de la conformité à ces STI. L'AEIF, également désignée comme organisme commun représentatif, a été chargée de mettre au point le premier groupe de STI.
- (5) Le travail de mise au point des STI dans le domaine de la grande vitesse, l'application de la directive 96/48/CE à des projets concrets et les travaux du comité mis en place conformément à ladite directive ont permis de tirer un certain nombre d'enseignements, qui ont conduit la Commission à proposer des changements dans les deux directives sur l'interopérabilité ferroviaire.
- (6) À la suite de l'adoption du règlement (CE) n° .../2004 du Parlement européen et du Conseil du ..... instituant une Agence ferroviaire européenne ("règlement instituant une Agence")<sup>1</sup>, d'une part, et de la directive 2004/ /CE du Parlement européen et du Conseil du ... concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ("directive sur la sécurité ferroviaire")<sup>2</sup>, d'autre part, il est nécessaire de reformuler certaines dispositions des directives 96/48/CE et 2001/16/CE. En particulier, dès que l'Agence sera mise en place, c'est elle qui sera mandatée par la Commission pour élaborer tout projet de STI, nouvelle ou à réviser.

---

<sup>1</sup> JO ...

<sup>2</sup> JO ...

- 
- (7) L'entrée en vigueur des directives 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires <sup>1</sup>, 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires <sup>2</sup>, et 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité <sup>3</sup> a des conséquences sur la mise en œuvre de l'interopérabilité. L'extension des droits d'accès doit se faire, comme dans le cas des autres modes de transport, parallèlement à la mise en œuvre des mesures connexes d'harmonisation nécessaires. Par conséquent, il est nécessaire de mettre en œuvre l'interopérabilité sur la totalité du réseau en élargissant progressivement le champ d'application territorial de la directive 2001/16/CE. Il convient également d'étendre la base juridique de la directive 2001/16/CE pour y inclure l'article 71 du traité, sur lequel la directive 2001/12/CE est fondée.
- (8) Le Livre blanc sur la politique européenne des transports annonce la présente directive, qui constitue un élément de la stratégie de la Commission pour revitaliser le rail et, par conséquent, pour rééquilibrer l'utilisation des modes de transport, poursuivant ainsi l'objectif ultime de décongestion des routes en Europe.
- (9) Les STI mises au point dans le cadre de la directive 96/48/CE ne concernent pas explicitement les travaux de renouvellement des infrastructures et du matériel roulant, ni les remplacements effectués dans le cadre d'un entretien préventif. Cette application est, cependant, prévue dans le cadre de la directive 2001/16/CE, et il convient d'harmoniser les deux directives sur ce point.

---

<sup>1</sup> JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 75 du 15.3.2001, p. 26.

<sup>3</sup> JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée par la décision 2002/844/CE de la Commission (JO L 289 du 26.10.2002, p. 30).

- 
- (10) La mise au point des STI dans le domaine de la grande vitesse a montré qu'il est nécessaire de clarifier la relation entre les exigences essentielles de la directive 96/48/CE et les STI d'une part, et les normes européennes et autres documents à vocation normative, d'autre part. En particulier, il convient de bien faire la différence entre les normes ou parties de normes qu'il est indispensable de rendre obligatoires pour atteindre les objectifs de ladite directive et les normes "harmonisées" qui ont été mises au point dans l'esprit de la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation.
- (11) En règle générale, les spécifications européennes sont mises au point dans l'esprit de la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation. Elles permettent d'obtenir une présomption de conformité par rapport à certaines exigences essentielles de la directive 96/48/CE, notamment dans le cas des constituants d'interopérabilité et des interfaces. Ces spécifications européennes (ou les parties applicables de celles-ci) ne sont pas obligatoires et aucune référence explicite ne peut y être faite dans les STI. Les références de ces spécifications européennes font l'objet d'une publication au Journal officiel de l'Union européenne, et les États membres publient les références des normes nationales qui transposent les normes européennes.
- (12) Dans certains cas, lorsque cela est strictement nécessaire pour réaliser les objectifs de la présente directive, les STI peuvent contenir une référence explicite à des normes ou spécifications européennes. Cette référence explicite a des conséquences qu'il convient de préciser; en particulier, ces normes ou spécifications européennes deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable.
- (13) C'est la STI qui fixe toutes les conditions à respecter par un constituant d'interopérabilité, ainsi que la procédure à suivre pour l'évaluation de la conformité. De plus, il faut préciser que tout constituant doit être soumis à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans les STI et être accompagné du certificat correspondant.

- 
- (14) Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire de demander aux États membres d'attribuer un code d'identification à chaque véhicule mis en service. Le véhicule devrait être ensuite enregistré dans un registre national du matériel roulant. Les registres doivent pouvoir être consultés par tous les États membres et par certains acteurs économiques de la Communauté. Ils devraient être cohérents en ce qui concerne le format des données. Les registres devraient, par conséquent, faire l'objet de spécifications communes, fonctionnelles et techniques.
- (15) Il y a lieu de préciser la procédure à suivre dans le cas des exigences essentielles applicables à un sous-système mais qui n'ont pas encore fait l'objet de spécifications détaillées dans la STI correspondante. Dans un tel cas, il convient que les organismes chargés des procédures d'évaluation de la conformité et de vérification soient ceux déjà notifiés dans le cadre de l'article 20 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE.
- (16) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>1</sup>.
- (17) Il convient de préciser la définition du matériel roulant figurant à l'annexe I de la directive 96/48/CE. Ladite directive devrait concerner aussi le matériel roulant conçu pour circuler uniquement sur des lignes aménagées pour des vitesses élevées, à des vitesses de l'ordre de 200 km/h.
- (18) L'application de la présente directive devrait préserver autant que possible les travaux déjà entrepris dans le cadre des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que l'application de ces directives par les États membres dans le cadre de projets qui sont à un stade avancé d'élaboration lors de l'entrée en vigueur de la présente directive.

---

<sup>1</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- 
- (19) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de son caractère transeuropéen reconnu par le traité, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré par l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (20) Les STI applicables au système ferroviaire à grande vitesse en ce qui concerne les infrastructures, le matériel roulant, l'énergie, le contrôle-commande et la signalisation, l'exploitation et la maintenance ont été adoptées le 30 mai 2002 par la Commission. Les projets de STI visés à l'article 1<sup>er</sup>, point 5), et à l'article 2, point 5), visent le réexamen de ces STI ou l'adoption de nouvelles STI.
- (21) Étant donné qu'un projet de référentiel de règles techniques concernant le degré actuel d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel est en cours d'élaboration conformément à l'article 25 de la directive 2001/16/CE, il est nécessaire d'actualiser ces règles techniques en vue de l'extension du champ d'application prévue par ladite directive, en tenant compte, en outre, de la première série de STI qui doivent être adoptées d'ici 2004.
- (22) Nonobstant les exclusions du champ d'application de la directive 2001/16/CE, l'application volontaire des dispositions pertinentes de ladite directive par les États membres à l'échelon national devrait être encouragée aux fins d'une rentabilité et d'économies d'échelle accrues dans le secteur de la fabrication.
- (23) Il convient, dès lors, de modifier les directives 96/48/CE et 2001/16/CE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 96/48/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

"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 à grande vitesse tel qu'il est décrit à l'annexe I.

Ces conditions concernent le projet, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système qui seront mis en service après le .....\*, ainsi que les qualifications 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 optimal d'harmonisation technique et permettre:

- a) de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transports ferroviaires internationaux au sein du territoire communautaire et avec les pays tiers;
- b) de contribuer à la réalisation progressive du marché intérieur des équipements et services de construction, d'exploitation, de renouvellement et de réaménagement du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse;
- c) de contribuer à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse."

---

\* Date d'entrée en vigueur de la présente directive.

2) À l'article 2, les points suivants sont ajoutés:

- "j) "paramètre fondamental": toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle, critique au plan de l'interopérabilité et qui doit faire l'objet d'une décision ou d'une recommandation selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, avant la mise au point des projets complets de STI;
- k) "cas spécifique": toute partie du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse qui nécessite des dispositions particulières, temporaires ou définitives, dans les STI, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence vis-à-vis du système existant. Ceci peut comprendre notamment les cas des lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du territoire de la Communauté, le gabarit, l'écartement des rails ou l'espace entre les voies;
- l) "réaménagement": les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;
- m) "substitution dans le cadre d'un entretien": le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur;
- n) "renouvellement": les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;
- o) "système ferroviaire existant": l'ensemble, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau ferroviaire existant, et les matériels roulants existants de toutes catégories et origine qui parcourent ces infrastructures;

p) "mise en service": l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal."

3) À l'article 2, le point h) est supprimé.

4) L'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Chaque sous-système fait l'objet d'une STI. Si nécessaire, un sous-système peut faire l'objet de plusieurs STI et une STI peut couvrir plusieurs sous-systèmes. La décision de mettre au point ou de revoir une STI et le choix de sa portée technique et géographique nécessitent un mandat conformément à l'article 6, paragraphe 1.";

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Chaque STI, dans la mesure où cela est nécessaire pour réaliser les objectifs visés à l'article 1<sup>er</sup>:

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 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 à grande vitesse;
  - e) indique, dans chaque cas envisagé, les procédures qui doivent être utilisées pour évaluer, d'une part, la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, ou, d'autre part, la vérification "CE" des sous-systèmes. Ces procédures se basent sur les modules définis dans la décision 93/465/CEE;
  - f) indique la stratégie de mise en œuvre de la STI. En particulier, il est nécessaire de 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 compétences professionnelles et les conditions d'hygiène et de sécurité au travail requises pour l'exploitation et la maintenance du sous-système ainsi que pour la mise en œuvre de la STI.";

c) le paragraphe suivant est inséré:

"6. Les STI peuvent contenir une référence explicite et clairement identifiée à des normes ou spécifications européennes lorsque cela est strictement nécessaire pour réaliser les objectifs de la présente directive. Dans ce cas, ces normes ou spécifications européennes (ou les parties qui en sont visées) sont considérées comme annexées à la STI concernée et deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable. En l'absence de normes ou de spécifications européennes et dans l'attente de leur mise au point, il peut être fait référence à d'autres documents normatifs clairement identifiés; dans ce cas, il s'agit de documents aisément accessibles et du domaine public."

5) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

"Article 6

1. Les projets de STI et les modifications ultérieures des STI sont élaborés sur mandat de la Commission, déterminé selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2. Ils sont élaborés sous la responsabilité de l'Agence, conformément aux articles 3 et 12 du règlement (CE) n° .../2004 du Parlement européen et du Conseil du ..... instituant une Agence ferroviaire européenne ("règlement instituant une Agence")\* et en coopération avec les groupes de travail visés auxdits articles.

Les STI sont adoptées et révisées selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2. Elles sont publiées par la Commission au Journal officiel de l'Union européenne.

2. L'Agence est chargée 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.

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

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

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

4. L'élaboration, l'adoption et la révision de chaque STI (y compris les paramètres fondamentaux) prennent en compte 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.

5. Le comité visé à l'article 21 est tenu régulièrement informé des travaux d'élaboration des STI. Durant ces travaux, le comité peut 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 de remplacement soient examinées et que l'évaluation des coûts et des avantages de ces solutions de remplacement figurent au rapport annexé au projet de STI.

6. Lors de l'adoption de chaque STI, la date de son entrée en vigueur est fixée selon la procédure visée 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.

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

La liste des associations et organismes à consulter est établie sous sa forme définitive par le comité visé à l'article 21 avant l'adoption du mandat de révision des STI et peut être réexaminée et mise à jour à la demande d'un État membre ou de la Commission.

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

Dans ce but, les partenaires sociaux sont consultés avant la soumission du projet de STI au comité visé à l'article 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 \*. Les partenaires sociaux émettent leur avis dans un délai de trois mois.

---

\* JO L

\*\* JO L 225 du 12.8.1998, p. 27."

6) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

"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 renouvellement ou de réaménagement de ligne existante ou pour tout élément visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, se trouvant à un stade avancé de mise au point ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;
- b) pour tout projet de renouvellement ou de réaménagement 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, de renouvellement ou de 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 du territoire de la Communauté;

- d) pour tout projet de renouvellement, d'extension ou de 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.

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. La Commission analyse les mesures envisagées par l'État membre. Dans les cas b) et d), la Commission prend une décision selon la procédure visée 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."

- 7) À l'article 9, l'alinéa suivant est ajouté:

"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."

- 8) L'article 10 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Tout constituant d'interopérabilité est soumis à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans la STI concernée et est accompagné de la déclaration correspondante.";

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

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

c) les paragraphes 4 et 5 sont supprimés.

9) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

"Article 11

Lorsqu'il apparaît à un État membre ou à la Commission que des spécifications européennes utilisées directement ou indirectement aux fins de la présente directive 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 visée à l'article 21, paragraphe 2, après consultation du comité institué par la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information \*.

---

\* 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)."

10) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

"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 à grande vitesse qui sont implantés ou exploités sur son territoire.

À cette fin, chaque État membre prend toutes les mesures utiles pour que ces sous-systèmes ne puissent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à ne pas compromettre le respect des exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

En particulier, chaque État membre vérifie la compatibilité 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 entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant. À cette fin, les procédures d'évaluation et de vérification prévues dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées sont utilisées.

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

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté par les travaux envisagés.

4. Lorsque les États membres autorisent la mise en service de matériel roulant, ils sont tenus de veiller à ce qu'un code alphanumérique soit attribué à chaque véhicule. Ce code doit être apposé sur chaque véhicule et figurer dans un registre d'immatriculation national qui répond aux critères suivants:

- a) le registre respecte les spécifications communes définies au paragraphe 5;
- b) le registre est tenu et mis à jour par un organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire;
- c) le registre est accessible aux autorités de sécurité et aux organismes d'enquête désignés dans le cadre des articles 16 et 21 de la directive 2004/xxx/CE du Parlement européen et du Conseil du                    concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ("directive sur la sécurité ferroviaire")<sup>\*</sup>; il est également accessible, pour toute demande légitime, aux organismes de contrôle désignés dans le cadre de l'article 30 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité \*\*, à l'Agence, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures.

En cas de matériel roulant mis en service pour la première fois dans un pays tiers, les États membres peuvent accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent. Toutefois, lorsqu'un État membre a autorisé la mise en service de ces véhicules sur son territoire, il doit être possible de retrouver les données visées au paragraphe 5, points c), d) et e), par l'intermédiaire du registre.

5. Les spécifications communes du registre sont adoptées selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, sur la base d'un projet de spécifications élaboré par l'Agence. Ces projets de spécifications incluent: le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique, le mode opératoire, les règles relatives à l'introduction et à la consultation de données. Le registre contient au moins les informations suivantes:

- a) références de la déclaration "CE" de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;
- b) références du registre du matériel roulant visé à l'article 22 bis;
- c) identification du propriétaire du véhicule ou de son locataire;
- d) restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;
- e) données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien du véhicule.

---

\* JO L

\*\* JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée par la décision 2002/844/CE de la Commission (JO L 289 du 26.10.2002, p. 30.)."

11) À l'article 15, l'alinéa suivant est ajouté:

"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."

12) À l'article 16, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. En l'absence de STI, et y compris lorsqu'une dérogation a été notifiée en application de l'article 7, 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 .....\* et, ensuite, chaque fois que la liste des règles techniques est modifiée. À cette occasion, les États membres désignent également les organismes chargés d'appliquer, dans le cas de ces règles techniques, la procédure de vérification visée à l'article 18.

13) À l'article 17, l'alinéa suivant est ajouté:

"Dans un tel cas, les STI font l'objet d'une révision conformément à l'article 6, paragraphe 2. Si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI, ils sont clairement identifiés dans une annexe de la STI. Pour ces aspects, l'article 16, paragraphe 3, est d'application."

14) À l'article 18, paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

"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 22 bis."

---

\* Un an après l'entrée en vigueur de la présente directive.

15) À l'article 20, le paragraphe 5, est remplacé par le texte suivant:

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

La Commission et les observateurs informent le comité visé à l'article 21, des travaux menés dans le cadre du groupe de coordination. La Commission propose, le cas échéant, les mesures nécessaires pour résoudre les problèmes.

S'il y a lieu, la coordination des organismes notifiés est assurée conformément à l'article 21."

16) L'article 21 est remplacé par le texte suivant:

"Article 21

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de 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 \* 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.

4. Le comité peut, le cas échéant, créer des groupes de travail pour l'aider dans l'accomplissement de ses tâches, notamment en vue d'assurer la coordination des organismes notifiés.

---

\* JO L 184 du 17.7.1999, p. 23."

17) Les articles suivants sont insérés:

"Article 21 bis

1. Le comité peut discuter de toute question relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, y compris des questions liées à l'interopérabilité entre ce système et celui de pays tiers.

2. Le comité peut discuter de toute question relative à la mise en œuvre de la présente directive. Si nécessaire, la Commission adopte une recommandation de mise en œuvre selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2.

Article 21 ter

1. De sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, la Commission peut décider, conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, de donner mandat pour l'élaboration d'une STI sur un sujet complémentaire, pour autant qu'elle concerne un sous-système visé à l'annexe II.

2. Sur proposition de la Commission, le comité adopte, conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, un programme de travail conforme aux objectifs de la présente directive et de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel \*.

#### Article 21 quater

Les annexes II à VI peuvent être modifiées selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2.

---

\* JO L 110 du 20.4.2001, p. 1."

18) L'article suivant est inséré:

#### "Article 22 bis

1. Les États membres veillent à ce qu'un registre des infrastructures et un registre 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, comme 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 dans les registres des infrastructures et du matériel roulant.

2. Une copie de ces registres est transmise aux États membres concernés et à l'Agence et est mise à la disposition des parties intéressées, pour consultation, y compris au moins les professionnels du secteur."

19) L'annexe I est remplacée par le texte figurant à l'annexe I de la présente directive.

20) L'annexe II est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive.

21) À l'annexe III, le point suivant est ajouté:

"2.4.4      Contrôle

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

22) À l'annexe VII, point 2, l'alinéa suivant est ajouté:

"En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, dans le cadre de la présente directive, les licences, dans le cadre de la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires<sup>\*</sup>, et les certificats de sécurité, dans le cadre de la directive 2004/xx/CE<sup>+</sup>, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.

---

\* JO L 143 du 27.6.1995, p. 70. Directive modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 26)."

## Article 2

La directive 2001/16/CE est modifiée comme suit:

1) Le titre est remplacé par le titre suivant: "Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel".

---

<sup>+</sup> Numéro de la directive sur la sécurité ferroviaire.

2) L'article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"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 et à sa maintenance.";

b) le paragraphe 2, partie introductive, est remplacé par le texte suivant:

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

c) le paragraphe suivant est ajouté:

"3. Le champ d'application de la présente directive est étendu progressivement à tout le système ferroviaire conventionnel, y compris l'accès par le réseau ferré aux terminaux et principales installations portuaires desservant ou susceptibles de desservir plusieurs utilisateurs, à l'exception des infrastructures et du matériel roulant réservés à un usage strictement local, historique ou touristique, ou des infrastructures qui sont fonctionnellement isolés du reste du système ferroviaire, et sans préjudice des dérogations à l'application des STI énumérées à l'article 7.

La présente directive ne s'applique aux parties du réseau qui ne sont pas encore couvertes par le paragraphe 1 du présent article qu'à compter de la date d'entrée en vigueur des STI correspondantes qui doivent être adoptées conformément à la procédure décrite ci-après et uniquement pour les domaines d'application fixés par ces STI.

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, pour le 1<sup>er</sup> janvier 2006 au plus tard, un programme de travail visant à mettre au point de nouvelles STI et/ou à revoir les STI déjà adoptées, en vue de couvrir les lignes et le matériel roulant qui ne le sont pas encore.

Ce programme de travail précisera un premier groupe de nouvelles STI et/ou de modifications des STI qu'il conviendra d'adopter en janvier 2009 au plus tard, sans préjudice de l'article 5, paragraphe 5, concernant la possibilité de prévoir des cas spécifiques, et de l'article 7, qui prévoit des dérogations à certaines conditions. Les sujets qui devront être couverts par les STI seront choisis en fonction du rapport coût-efficacité attendu de chaque mesure proposée et du principe de proportionnalité des mesures prises au niveau communautaire. À cette fin, il conviendra de tenir dûment compte de l'annexe I, point 4, et de l'équilibre qui doit être assuré entre, d'une part, les objectifs liés à la circulation sans rupture des trains et à l'harmonisation technique et, d'autre part, le niveau transeuropéen, national, régional ou local du trafic considéré.

Après la mise au point du premier groupe de STI, les priorités en ce qui concerne la mise au point de nouvelles STI et/ou la révision de STI existantes seront définies selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2.

Un État membre peut ne pas appliquer le présent paragraphe dans le cas de projets se trouvant à un stade avancé de mise au point ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication du groupe de STI s'y rapportant."

- 3) L'article 2 est modifié comme suit:
  - a) le point h) est supprimé;

b) les points l) et m) sont remplacés par le texte suivant:

"l) "réaménagement": les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;

m) "renouvellement": les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;"

c) les points suivants sont ajoutés:

"o) "substitution dans le cadre d'un entretien": le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur;

p) "mise en service": l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal."

4) L'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

b) au paragraphe 3, le point e) est remplacé par le texte suivant:

"e) indique, dans chaque cas envisagé, les procédures qui doivent être utilisées pour évaluer d'une part, la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, ou, d'autre part, la vérification "CE" des sous-systèmes. Ces procédures se basent sur les modules définis dans la décision 93/465/CEE;"

c) le paragraphe suivant est ajouté:

"7. Les STI peuvent contenir une référence explicite et clairement identifiée à des normes ou spécifications européennes lorsque cela est strictement nécessaire pour réaliser les objectifs de la présente directive. Dans ce cas, ces normes ou spécifications européennes (ou les parties qui en sont visées) sont considérées comme annexées à la STI concernée et deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable. En l'absence de normes ou de spécifications européennes et dans l'attente de leur mise au point, il peut être fait référence à d'autres documents normatifs clairement identifiés; dans ce cas, il s'agit de documents aisément accessibles et du domaine public."

5) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

#### "Article 6

1. Les projets de STI et les modifications ultérieures des STI sont élaborés sur mandat de la Commission déterminé selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2. Ils sont élaborés sous la responsabilité de l'Agence, conformément aux articles 3 et 12 du règlement (CE) n° xx/2004 du Parlement européen et du Conseil du... instituant une Agence ferroviaire européenne (règlement instituant une Agence)\* et en coopération avec les groupes de travail visés auxdits articles.

---

Les STI sont adoptées et révisées selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2. Elles sont publiées par la Commission au Journal officiel de l'Union européenne.

2. L'Agence est chargée 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.

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

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

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

4. L'élaboration, l'adoption et la révision de chaque STI (y compris les paramètres fondamentaux) prennent en compte le coût et les avantages 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.

5. Le comité visé à l'article 21 est tenu régulièrement informé des travaux d'élaboration des STI. Durant ces travaux, le comité peut 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 de remplacement soient examinées, et que l'évaluation des coûts et des avantages de ces solutions de remplacement figurent au rapport annexé au projet de STI.

6. Lors de l'adoption de chaque STI, la date de son entrée en vigueur est fixée selon la procédure visée 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.

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

La liste des associations et organismes à consulter est établie sous sa forme définitive par le comité visé à l'article 21 avant l'adoption du mandat de la première STI et peut être réexaminée et mise à jour à la demande d'un État membre ou de la Commission.

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

Dans ce but, les partenaires sociaux sont consultés avant la soumission du projet de STI au comité visé à l'article 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\*\*. Les partenaires sociaux émettent leur avis dans un délai de trois mois.

---

\* JO L.....

\*\* JO L 225 du 12.8.1998, p. 27."

6) À l'article 7, le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) pour un projet de ligne nouvelle, de renouvellement ou de réaménagement de ligne existante ou pour tout élément visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, se trouvant à un stade avancé de mise au point ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;"

7) L'article 10 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

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

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

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

c) les paragraphes 4 et 5 sont supprimés.

8) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

"Article 11

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

9) L'article 14 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

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

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"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.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté par les travaux envisagés. Si une nouvelle autorisation est requise, l'État membre décidera de la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet. L'État membre notifiera sa décision à la Commission et aux autres États membres.";

c) les paragraphes suivants sont ajoutés:

"4. Lorsque les États membres autorisent la mise en service de matériel roulant, ils sont tenus de veiller à ce qu'un code alphanumérique soit attribué à chaque véhicule. Ce code doit être apposé sur chaque véhicule et figurer dans un registre d'immatriculation national qui répond aux critères suivants:

- a) le registre respecte les spécifications communes définies au paragraphe 5;
- b) le registre est tenu et mis à jour par un organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire;
- c) le registre est accessible aux autorités de sécurité et aux organismes d'enquête désignés dans le cadre des articles 16 et 21 de la directive 2004/xxx/CE du Parlement européen et du Conseil du concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (directive sur la sécurité ferroviaire)\*; il est également accessible, pour toute demande légitime, aux organismes de contrôle désignés dans le cadre de l'article 30 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité\*\*, à l'Agence, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures.

En cas de matériel roulant mis en service pour la première fois dans un pays tiers, les États membres peuvent accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent. Toutefois, lorsqu'un État membre a autorisé la mise en service de ces véhicules sur son territoire, il doit être possible de retrouver les données visées au paragraphe 5, points c), d) et e), par l'intermédiaire du registre.

5. Les spécifications communes du registre sont adoptées selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, sur la base d'un projet de spécifications élaboré par l'Agence. Ces projets de spécifications incluent: le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique, le mode opératoire, les règles relatives à l'introduction et à la consultation de données. Ce registre contient au moins les informations suivantes:

- a) références de la déclaration "CE" de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;
- b) références du registre du matériel roulant visé à l'article 24;
- c) identification du propriétaire du véhicule ou de son locataire;
- d) restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;
- e) données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien du véhicule.

---

\* JO L .....

\*\* JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée par la décision 2002/844/CE (JO L 289 du 26.10.2002, p. 30)."

10) À l'article 16, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. En l'absence de STI, et y compris lorsqu'une dérogation a été notifiée en application de l'article 7, les États membres communiquent aux autres États membres et à la Commission, pour chaque sous-système, une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles. Cette notification a lieu au plus tard le.....\* et, ensuite, chaque fois que la liste des règles techniques est modifiée. À cette occasion, les États membres désignent également les organismes chargés d'appliquer, dans le cas de ces règles techniques, la procédure de vérification visée à l'article 18.

11) À l'article 17, l'alinéa suivant est ajouté:

"Dans un tel cas, les STI font l'objet d'une révision conformément à l'article 6, paragraphe 2. Si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI, ils sont clairement identifiés dans une annexe de la STI. Pour ces aspects, l'article 16, paragraphe 3, est d'application."

12) À l'article 20, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

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

---

\* Un an après l'entrée en vigueur de la présente directive.

---

La Commission et les observateurs informent le comité visé à l'article 21 des travaux menés dans le cadre du groupe de coordination. La Commission propose, le cas échéant, les mesures nécessaires pour résoudre les problèmes.

S'il y a lieu, la coordination des organismes notifiés est assurée conformément à l'article 21."

13) À l'article 21, le paragraphe suivant est ajouté:

"4. Le comité peut, le cas échéant, créer des groupes de travail pour l'aider dans l'accomplissement de ses tâches, notamment en vue d'assurer la coordination des organismes notifiés."

14) Les articles suivants sont insérés:

"Article 21 bis

La Commission peut soumettre au comité toute question relative à la mise en œuvre de la présente directive. Si nécessaire, la Commission adopte une recommandation de mise en œuvre conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2.

Article 21 ter

Les annexes II à VI peuvent être modifiées conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2."

15) L'article 23 est remplacé par le texte suivant:

"Article 23

1. L'ordre de priorité pour l'adoption des STI est le suivant, sans préjuger de l'ordre d'adoption des mandats prévus 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 la 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 mis au point en premier lieu;
- b) par ailleurs, les aspects suivants sont à traiter en fonction des ressources de la Commission et de l'Agence: applications télématiques au service des usagers, maintenance, avec une attention particulière à la sécurité, voitures de voyageurs, motrices 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 mis au point en premier lieu;
- c) à la demande de la Commission, d'un État membre ou de l'Agence, le comité peut décider, conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, d'élaborer une STI pour un sujet complémentaire pour autant qu'elle concerne un sous-système visé à l'annexe II.

2. La Commission, suivant la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, élabore un programme de travail qui respecte l'ordre de priorité indiqué au paragraphe 1 et celui des autres tâches qui lui sont confiées par la présente directive.

Les STI figurant dans le premier programme de travail 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) mise au point, à partir d'un projet établi par l'Agence, d'une architecture représentative du système ferroviaire conventionnel, basée sur la liste des sous-systèmes (annexe II), permettant de garantir la cohérence entre les 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;
  - b) adoption d'une structure modèle pour la mise au point des STI;
  - c) adoption d'une méthodologie pour l'analyse coûts-avantages des solutions visées dans les STI;
  - d) adoption des mandats nécessaires à l'élaboration des STI;
  - e) pour chaque STI, adoption des paramètres fondamentaux correspondants;
  - f) approbation des projets de programme de normalisation;
  - g) gestion de la période de transition entre la date d'entrée en vigueur de la directive 2004/ /CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel\* et la publication des STI, y compris l'adoption du référentiel visé à l'article 25.

---

\* JO L.....".

16) À l'article 24, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Une copie de ces registres est transmise aux États membres concernés et à l'Agence et est mise à la disposition des parties intéressées pour consultation, y compris au moins les professionnels du secteur."

17) À l'article 25, le paragraphe 1, est remplacé par le texte suivant:

"1. L'Agence met au point, conformément aux articles 3 et 12 du règlement xx/2004<sup>+</sup>, sur la base des informations notifiées par les États membres dans le cadre de 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 des lignes et du matériel roulant auxquels le champ d'application de la présente directive sera étendu conformément à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3. Conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, la Commission examine ce projet et décide si celui-ci peut constituer un référentiel dans l'attente de l'adoption des STI."

18) L'annexe I est remplacée par le texte figurant à l'annexe III de la présente directive.

19) À l'annexe III, le point suivant est ajouté:

#### "2.4.4 Contrôle

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

---

<sup>+</sup> Numéro du règlement instituant une Agence.

20) À l'annexe VII, point 2, l'alinéa suivant est ajouté:

"En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, dans le cadre de la présente directive, les licences, dans le cadre de la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires\*, et les certificats de sécurité, dans le cadre de la directive 2004/xx/CE<sup>++</sup>, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.

---

\* JO L 143 du 27.6.1995, p. 70. Directive modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 26)."

21) L'annexe VIII est supprimée.

### Article 3

La Commission prend toutes les mesures nécessaires afin que l'application de la présente directive préserve autant que possible les travaux de mise au point de STI déjà confiés dans le cadre des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, et veille à ce que les projets qui sont à un stade avancé de mise au point lors de l'entrée en vigueur de la présente directive n'en soient pas affectés.

### Article 4

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le .....\*. Ils en informent immédiatement la Commission.

---

<sup>++</sup> Numéro de la directive sur la sécurité ferroviaire.

\* 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

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 5

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

#### Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 29 avril 2004.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

M. McDOWELL

**ANNEXE I****"ANNEXE I****LE SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPEËN À GRANDE VITESSE****1. LES INFRASTRUCTURES**

Les infrastructures du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse 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 \*, ou reprises dans toute mise à jour de ladite décision résultant de la révision prévue en son article 21.

Les lignes à grande vitesse comprennent:

- les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h,
- les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h,
- les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse à caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, dont la vitesse doit être adaptée cas par cas.

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 sur ces lignes afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

## 2. LE MATÉRIEL ROULANT

Le matériel roulant visé par la présente directive comprend les trains conçus pour circuler:

- soit sur les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, à une vitesse d'au moins 250 km/h, tout en permettant, dans des circonstances appropriées, d'atteindre des vitesses dépassant 300 km/h,
- soit sur les lignes mentionnées au point 1, lorsque cela est compatible avec les niveaux de performance de ces lignes, à une vitesse de l'ordre de 200 km/h.

## 3. COHÉRENCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPEEN À GRANDE VITESSE

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.

---

\* JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée par la décision n° 1346/2001/CE (JO L 185 du 6.7.2001, p. 1)."

---

**ANNEXE II**

"ANNEXE II  
SOUS-SYSTÈMES

1. LISTE DES SOUS-SYSTÈMES

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

a) soit à des domaines de nature structurelle:

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

b) soit à des domaines de nature fonctionnelle:

- entretien,
- applications télématiques aux services "voyageurs" et "marchandises".

2. DOMAINES À COUVRIR

Pour chacun des sous-systèmes, la liste des aspects liés à l'interopérabilité est identifiée dans les mandats confiés à l'Agence pour l'élaboration des STI.

En vertu de l'article 6, paragraphe 1, ces mandats sont déterminés conformément à la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2.

Le cas échéant, la liste des aspects liés à l'interopérabilité identifiés dans les mandats est précisée par l'Agence conformément à l'article 5, paragraphe 3, point c)."

---

**ANNEXE III****"ANNEXE I****LE SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPEËN CONVENTIONNEL****1. LES INFRASTRUCTURES**

Les infrastructures du système ferroviaire transeuropéen conventionnel seront 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 \* 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 et marchandises),
- lignes spécialement conçues ou aménagées pour le trafic "marchandises",
- nœuds "voyageurs",
- nœuds "fret", y compris les 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 comprendra tous les matériels aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel, y compris:

- les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques,
- les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques,
- les voitures de voyageurs,
- les wagons de marchandises, y compris le matériel roulant conçu pour le transport de camions.

Le matériel de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires mobiles est inclus mais n'est pas la priorité des priorités.

Chacune des catégories ci-dessus est subdivisée en:

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

### 3. COHÉRENCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPEËN 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."

### 4. EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION

#### 1. SOUS-CATÉGORIES DE LIGNES ET DE MATÉRIEL ROULANT

Afin de garantir l'efficacité de l'interopérabilité au regard des coûts, de nouvelles sous-catégories peuvent, au besoin, être mises au point pour toutes les catégories de lignes et de matériels roulants visés à la présente annexe. S'il y a lieu, les spécifications fonctionnelles et techniques visées à l'article 5, paragraphe 3, peuvent différer selon la sous-catégorie.

#### 2. GARANTIES EN MATIÈRE DE COÛTS

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

- le coût de la mesure proposée;
- la réduction des coûts du capital grâce aux économies d'échelle et à la meilleure utilisation du matériel roulant;

- la réduction des dépenses d'investissement et des coûts d'entretien/frais d'exploitation grâce à la concurrence accrue entre les entreprises productrices de matériel ferroviaire et les entreprises chargées de l'entretien;
- les effets bénéfiques sur l'environnement, grâce aux améliorations techniques du système ferroviaire;
- l'amélioration de la sécurité d'exploitation.

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

---

\* JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée par la décision n° 1346/2001/CE (JO L 185 du 6.7.2001, p. 1)."

---