

DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2015/14 DE LA COMMISSION

du 5 janvier 2015

modifiant la décision 2012/88/UE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen

[notifiée sous le numéro C(2014) 9909]

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté ⁽¹⁾, et notamment son article 6,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la décision C(2010) 2576 ⁽²⁾, la Commission a confié à l'Agence ferroviaire européenne («l'Agence») un mandat pour développer et réviser les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vue d'étendre leur champ d'application à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union, conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE. Le 10 janvier 2013, l'Agence a présenté sa recommandation portant modification de la STI relative aux sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen.
- (2) Conformément à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE concernant l'extension du champ d'application de la STI, un État membre n'est pas tenu d'appliquer les STI révisées dans le cas de projets se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution, qui ne relevaient pas du champ d'application de la précédente STI.
- (3) La version révisée de la STI Contrôle-commande et signalisation (STI CCS) devrait s'appliquer aux réseaux ayant un écartement nominal des voies de 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm et 1 668 mm. Cela permettrait d'assurer l'interopérabilité de réseaux ayant un écartement des voies unique, ainsi que de concevoir et d'exploiter des véhicules adaptés à des réseaux ayant des voies à écartement métrique multiple. Cela permettrait également de mettre au point et d'utiliser des sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation et des constituants d'interopérabilité indépendamment de l'écartement des voies. Un pourcentage élevé de véhicules circulent aussi bien sur le réseau ferroviaire transeuropéen que sur le réseau ferroviaire hors RTE. Il conviendrait donc que les paramètres des sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation «bord» et «sol» soient les mêmes pour l'ensemble du réseau.
- (4) Certains points ouverts relatifs à la compatibilité des systèmes de détection des trains peuvent être clos, compte tenu des exigences liées aux différents écartements de voies (spécification référencée à l'annexe A, index 77). Le point ouvert lié aux exigences de sécurité de la fonction IHM (interface homme-machine) de l'ETCS peut être clos; des progrès ont par ailleurs été accomplis dans la clarification du point ouvert concernant la «fiabilité/disponibilité».
- (5) Les dispositions en matière d'évaluation des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes, dans les cas où les exigences sont partiellement respectées, devraient être clarifiées.
- (6) En tant qu'autorité responsable du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), l'Agence a préparé une mise à jour des spécifications obligatoires en matière d'ERTMS visées à l'annexe A de la STI CCS. Tant que toutes les parties concernées n'auront pas atteint, des deux côtés de l'interface, un certain degré de consensus permettant de considérer comme obligatoires les spécifications relatives à l'interface train FFIS (Form Fit Functional Interface Specification), l'Agence devrait s'y référer dans le guide d'application de manière à ce qu'elles puissent être utilisées dans le cadre d'appels d'offres.

⁽¹⁾ JOL 191 du 18.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ Décision C(2010) 2576 finale de la Commission du 29 avril 2010 concernant un mandat à l'Agence ferroviaire européenne pour développer et réviser des spécifications techniques d'interopérabilité en vue d'étendre leur champ d'application à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union européenne.

- (7) Il conviendrait que l'Agence publie des spécifications d'essais relatives à la ligne de base 3 le plus tôt possible.
- (8) Des erreurs ont été détectées dans le texte de la décision 2012/88/UE de la Commission ⁽¹⁾ et devraient être corrigées.
- (9) La disponibilité et la qualité des signaux GSM-R sont essentielles à l'exploitation ferroviaire.
- (10) L'itinérance du GSM-R sur les réseaux publics de téléphonie mobile est une fonction optionnelle. En cas d'utilisation dans un État membre, sa mise en œuvre devrait être indiquée à la ligne numéro 1.1.1.3.3.3 du registre de l'infrastructure ferroviaire conformément à la décision d'exécution 2014/880/UE de la Commission ⁽²⁾.
- (11) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué en vertu de l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision 2012/88/UE est modifiée comme suit:

- 1) le titre est remplacé par le texte suivant: **«Décision 2012/88/UE de la Commission du 25 janvier 2012 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation»;**
- 2) l'annexe III est modifiée comme suit:
 - a) le texte suivant est ajouté à la fin du point 1.1:

«La présente STI s'applique aux sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation "sol" du réseau ferroviaire défini au point 1.2 (champ d'application géographique) de la présente STI et au sous-système de contrôle-commande et de signalisation "bord" des véhicules qui sont (ou sont destinés à être) exploités sur ce réseau. Ces véhicules appartiennent à l'un des types suivants (définis dans l'annexe I, points 1.2 et 2.2, de la directive 2008/57/CE):

 - 1) les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques;
 - 2) les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques;
 - 3) les voitures destinées au transport de passagers, si elles sont équipées d'une cabine de conduite;
 - 4) le matériel mobile de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires, s'il est équipé d'une cabine de conduite et destiné à être utilisé en tant que mode de transport sur ses propres roues.»
 - b) le texte du point 1.2 est remplacé par le texte suivant:

«Le champ d'application géographique de la présente STI est l'ensemble du réseau ferroviaire, composé des éléments suivants:

 - 1) le réseau ferroviaire transeuropéen (RTE) conventionnel tel qu'il est décrit à l'annexe I, point 1.1, "Réseau", de la directive 2008/57/CE;
 - 2) le réseau ferroviaire transeuropéen (RTE) à grande vitesse tel qu'il est décrit à l'annexe I, point 2.1, "Réseau", de la directive 2008/57/CE;
 - 3) les autres éléments composant l'ensemble du réseau ferroviaire à la suite de l'extension du champ d'application décrite à l'annexe I, section 4, de la directive 2008/57/CE,à l'exclusion des cas visés à l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE.

La STI s'applique aux réseaux ayant un écartement des voies de 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm et 1 668 mm. Toutefois, elle ne s'applique pas aux lignes courtes de franchissement des frontières sur lesquelles l'écartement des voies est de 1 520 mm et qui sont connectées au réseau de pays tiers.»
- c) le texte du cinquième paragraphe du point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

«Les systèmes de classe B pour le réseau ferroviaire transeuropéen sont un ensemble limité de systèmes existants de contrôle-commande et de signalisation qui étaient en service dans le réseau ferroviaire transeuropéen avant le 20 avril 2001.

⁽¹⁾ Décision 2012/88/UE de la Commission du 25 janvier 2012 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen (JO L 51 du 23.2.2012, p. 1).

⁽²⁾ Décision d'exécution 2014/880/UE de la Commission du 26 novembre 2014 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2011/633/UE (JO L 356 du 12.12.2014, p. 489).

Les systèmes de classe B pour les autres parties du réseau ferroviaire dans l'Union européenne sont un ensemble limité de systèmes existants de contrôle-commande et de signalisation qui étaient en service à l'intérieur de ces réseaux avant le 1^{er} juillet 2015.

Le document technique de l'Agence ferroviaire européenne intitulé "liste des systèmes CCS de classe B", ERA/TD/2011-11, version 2.0, dresse la liste des systèmes de classe B.»

- d) dans le tableau du point 4.1, la référence «4.2.1» est ajoutée aux paramètres fondamentaux relatifs au sous-système de contrôle-commande et de signalisation «sol», partie «contrôle de vitesse», et la référence «4.2.1.2» est ajoutée aux paramètres fondamentaux relatifs au sous-système de contrôle-commande et de signalisation «bord», partie «communication radio», et au sous-système de contrôle-commande et de signalisation «sol», partie «communication radio»;
- e) le texte du point 4.2.1.2 est remplacé par le texte suivant:

«4.2.1.2. Fiabilité/disponibilité

Ce point se réfère à la survenance des modes de défaillance n'entraînant pas de risques pour la sécurité, mais engendrant des situations dégradées, dont la gestion pourrait diminuer la sécurité globale du système.

Dans le cadre de ce paramètre, on entend par "défaillance" l'interruption de l'aptitude d'un bien à accomplir une fonction requise avec la performance requise et par "mode de défaillance", l'effet par lequel la défaillance est décelée.

Pour garantir que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires concernés disposent de toutes les informations dont ils ont besoin pour définir des procédures appropriées de gestion des situations dégradées, le dossier technique qui accompagne la déclaration de vérification "CE" pour un sous-système CCS "bord" ou "sol" contient les valeurs calculées de disponibilité/de fiabilité liées aux modes de défaillance ayant une incidence sur la capacité du sous-système CCS de surveiller la circulation sûre d'un ou de plusieurs véhicules ou d'établir la communication radio vocale entre le contrôle du trafic et les conducteurs de train.

Le respect des valeurs calculées suivantes est assuré:

- 1) temps moyen d'exploitation, en heures, entre des défaillances d'un sous-système CCS "bord" nécessitant l'isolement des fonctions de contrôle de la vitesse: [point ouvert];
- 2) temps moyen d'exploitation, en heures, entre des défaillances d'un sous-système CCS "bord" empêchant la communication radio vocale entre le contrôle du trafic et le conducteur du train: [point ouvert].

Pour que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires puissent contrôler, pendant la durée de vie des sous-systèmes, le niveau de risque et le respect des valeurs de fiabilité/disponibilité utilisées pour la définition de procédures de gestion des situations dégradées, les exigences de maintenance figurant au point 4.5 (Règles de maintenance) doivent être respectées.»

- f) la deuxième ligne du tableau au point 4.3.2 — Interface avec le sous-système «matériel roulant» est modifiée comme suit:

«Compatibilité électromagnétique entre le matériel roulant et les équipements "sol" de contrôle-commande et de signalisation	4.2.11	Compatibilité des caractéristiques du matériel roulant avec les systèmes de détection des trains fondés sur les circuits de voie	STI MR GV STI LOC & PAS STI "Wagons de marchandises"	4.2.6.6.1 4.2.3.3.1.1 Néant
		Compatibilité des caractéristiques du matériel roulant avec les systèmes de détection des trains fondés sur les compteurs d'essieux	STI MR GV STI LOC & PAS STI "Wagons de marchandises"	4.2.6.6.1 4.2.3.3.1.2 Néant»

- g) le texte suivant est ajouté à la fin du point 6.1.1:

«En ce qui concerne le contrôle du respect des exigences essentielles par la conformité aux paramètres fondamentaux, et sans préjudice des obligations énoncées au chapitre 7 de la présente STI, les constituants d'interopérabilité et les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation qui ne mettent pas en œuvre toutes les fonctions,

les performances et les interfaces spécifiées au chapitre 4 (y compris les spécifications visées à l'annexe A), peuvent obtenir les certificats de conformité CE ou, selon le cas, des certificats de vérification "CE", dans les conditions de délivrance et d'utilisation des certificats suivantes:

- 1) il incombe au demandeur de la vérification "CE" d'un sous-système de contrôle-commande et de signalisation "sol" de décider quelles fonctions, performances et interfaces doivent être mises en œuvre pour atteindre les objectifs correspondant au service et de veiller à ce qu'aucune exigence contredisant ou excédant les STI ne soit exportée vers les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation "bord";
- 2) l'exploitation d'un sous-système de contrôle-commande et de signalisation "bord" qui ne met pas en œuvre toutes les fonctions, les performances et les interfaces spécifiées dans la présente STI, peut être soumise à certaines conditions ou restrictions pour des raisons de compatibilité et/ou d'intégration en toute sécurité avec les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation "sol". Sans préjudice des tâches d'un organisme notifié, décrites dans la législation de l'Union européenne applicable et les documents connexes, il revient au demandeur de la vérification CE de veiller à ce que le dossier technique fournisse toutes les informations dont un opérateur a besoin pour identifier ces conditions et restrictions;
- 3) l'État membre peut refuser, pour des raisons dûment justifiées, l'autorisation de mise en service, ou soumettre à des conditions et à des restrictions l'exploitation de sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation qui ne mettent pas en œuvre toutes les fonctions, les performances et les interfaces spécifiées dans la présente STI.

Si la réglementation nationale satisfait à certaines exigences essentielles ou si un constituant d'interopérabilité ou un sous-système de contrôle-commande et de signalisation ne met pas en œuvre toutes les fonctions, les performances et les interfaces spécifiées dans la présente STI, les dispositions du point 6.4.2 s'appliquent.»

- h) le texte du troisième paragraphe du point 6.1.2 est modifié comme suit: à l'alinéa 2, «Voir l'annexe A, paragraphe 4.2.2c» est supprimé et à l'alinéa 3, «sauf disposition contraire à l'annexe A, paragraphe 4.2.2c» est supprimé;
- i) le texte du point 6.4 est remplacé par le texte suivant:

«6.4. Dispositions en cas de conformité partielle aux exigences de la STI

6.4.1. Évaluation des parties des sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation

Conformément à l'article 18, paragraphe 5, de la directive sur l'interopérabilité ferroviaire, l'organisme notifié peut délivrer des certificats de vérification pour certaines parties d'un sous-système, si cela est autorisé en application de la STI concernée.

Comme indiqué au point 2.2 (Champ d'application) de la présente STI, le sous-système de contrôle-commande et de signalisation "sol" comporte trois parties, tandis que le sous-système de contrôle-commande et de signalisation "bord" comporte deux parties, définies au point 4.1 (Introduction).

Un certificat de vérification peut être délivré pour chaque partie spécifiée dans la présente STI; l'organisme notifié vérifie uniquement si la partie en question respecte les exigences de la STI.

Quel que soit le module choisi, l'organisme notifié vérifie que:

- 1) les exigences de la STI applicables à la partie concernée sont respectées; et que
- 2) les exigences de la STI déjà évaluées pour d'autres parties du même sous-système sont toujours satisfaites.

6.4.2. Conformité partielle aux exigences des sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation en raison d'une application limitée de la STI

Si la réglementation nationale satisfait à certaines exigences essentielles, le certificat de conformité "CE" pour un constituant d'interopérabilité et le certificat de vérification "CE" pour un sous-système fait référence avec précision aux parties de la présente STI dont la conformité a été évaluée et aux parties dont la conformité n'a pas été évaluée.

Si un constituant d'interopérabilité ne met pas en œuvre toutes les fonctions, performances et interfaces spécifiées dans la présente STI, un certificat de conformité "CE" ne peut être délivré que si les fonctions, interfaces et performances non mises en œuvre ne sont pas nécessaires pour l'intégration du constituant d'interopérabilité dans un sous-système pour l'utilisation indiquée par le demandeur, par exemple (*),

- a) l'interface entre l'ERTMS/ETCS "bord" et le STM, au cas où l'installation du constituant d'interopérabilité est prévue sur les véhicules alors qu'aucun STM externe n'est nécessaire;

- b) l'interface entre un RBC et d'autres RBC, au cas où l'utilisation du RBC est prévue dans une application où aucun RBC voisin n'est prévu.

Le certificat de conformité "CE" (ou les documents qui l'accompagnent) pour le constituant d'interopérabilité satisfait à toutes les exigences suivantes:

- a) il indique quelles fonctions, interfaces et performances ne sont pas mises en œuvre;
- b) il fournit suffisamment d'informations pour permettre d'identifier les conditions dans lesquelles le constituant d'interopérabilité peut être utilisé;
- c) il fournit suffisamment d'informations pour permettre d'identifier les conditions et restrictions d'utilisation qui s'appliqueront à l'interopérabilité d'un sous-système intégrant ce dernier.

Si un sous-système de contrôle-commande et de signalisation ne met pas en œuvre toutes les fonctions, performances et interfaces de la présente STI (par exemple parce qu'elles ne sont pas mises en œuvre par un constituant d'interopérabilité intégré dans le sous-système en question), le certificat de vérification "CE" indique quelles exigences ont été évaluées, ainsi que les conditions et restrictions d'utilisation du sous-système correspondantes et sa compatibilité avec les autres sous-systèmes.

En tout état de cause, les organismes notifiés coordonnent avec l'Agence la manière dont les conditions et limites d'utilisation des constituants d'interopérabilité et sous-systèmes sont gérées dans les certificats et dossiers techniques dans le groupe de travail mis en place en vertu de l'article 21 bis, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil (**).

6.4.3. Déclaration de vérification intermédiaire

Si la conformité est évaluée pour des parties de sous-systèmes désignées par le demandeur et différentes de celles autorisées par le point 4.1 (Introduction) de la présente STI, ou si certaines étapes seulement de la procédure de vérification ont été exécutées, seule une déclaration de vérification intermédiaire peut être délivrée.

(*) Les procédures décrites au présent chapitre ne préjugent pas la possibilité de grouper des constituants.

(**) Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne ("règlement instituant une Agence") (JO L 164 du 30.4.2004, p. 1).»

- j) au point 7.2.9.3, les lignes suivantes sont ajoutées à la fin du tableau:

«4.2.10 Systèmes "sol" de détection des trains Index 77, point 3.1.3.1: La largeur minimale de la jante de roue (B_R) correspondant à un écartement des voies de 1 600 mm est de 127 mm.	T3	Applicable en Irlande du Nord
4.2.10 Systèmes "sol" de détection des trains Index 77, point 3.1.3.3: L'épaisseur minimale du boudin (S_d) pour un écartement des voies de 1 600 mm est de 24 mm.	T3	Applicable en Irlande du Nord»

- k) le titre du point 7.2.9.6 est remplacé par «Lituanie, Lettonie et Estonie»;

- l) le tableau du point 7.2.9.6 est remplacé par le tableau suivant:

«Cas spécifique	Catégorie	Notes
4.2.10 Systèmes "sol" de détection des trains Index 77, point 3.1.3.3: L'épaisseur minimale du boudin (S_d) pour un écartement des voies de 1 520 mm est de 20 mm.	T3	Ce cas spécifique est nécessaire aussi longtemps que des locomotives ČME roulent sur un réseau où l'écartement des voies est de 1 520 mm

«Cas spécifique	Catégorie	Notes
4.2.10 Systèmes "sol" de détection des trains Index 77, point 3.1.3.4: La hauteur minimale du boudin (S_n) pour un écartement des voies de 1 520 mm est de 26,25 mm.	T3	Ce cas spécifique est nécessaire aussi longtemps que des locomotives CME roulent sur un réseau où l'écartement est de 1 520 mm.»

- m) au point 7.2.9.7, «index 65» est remplacé par «index 33»;
n) le texte du point 7.3.3 est remplacé par le texte suivant:

«7.3.3. *Mise en œuvre de l'ERTMS à bord*

7.3.3.1. Nouveaux véhicules

Les nouveaux véhicules autorisés à être mis en service pour la première fois sont équipés de l'ERTMS conformément soit à l'ensemble de spécifications n° 1, soit à l'ensemble de spécifications n° 2 énumérées dans le tableau A2 de l'annexe A.

À partir du 1^{er} janvier 2018, les nouveaux véhicules autorisés à être mis en service pour la première fois sont équipés de l'ERTMS conformément uniquement à l'ensemble de spécifications n° 2 énumérées dans le tableau A2 de l'annexe A.

L'obligation d'être équipés de l'ERTMS ne s'applique pas aux nouveaux équipements mobiles de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires, aux nouvelles locomotives de manœuvre ni à d'autres nouveaux véhicules non destinés à des services à grande vitesse, s'ils sont destinés uniquement à des services nationaux exploités en dehors des corridors définis au point 7.3.4 et en dehors des lignes assurant les liaisons avec les principaux ports, gares de triage, terminaux de marchandises et zones de transport de marchandises en Europe définis au point 7.3.5, ou s'ils sont destinés à un service transfrontière hors RTE, c'est-à-dire un service exploité jusqu'à la première gare dans le pays voisin ou la première gare où des correspondances sont assurées vers d'autres gares du pays voisin.

7.3.3.2. Réaménagement et renouvellement de véhicules existants

L'installation de l'ERTMS/ETCS à bord des véhicules existants est obligatoire dans le cas où une nouvelle partie contrôle de vitesse d'un sous-système de contrôle-commande et de signalisation "bord" est installée sur les véhicules existants destinés à des services à grande vitesse.

7.3.3.3. Exigences supplémentaires

Les États membres peuvent introduire des exigences supplémentaires au niveau national, notamment en vue:

- 1) de restreindre l'accès des lignes équipées de l'ERTMS aux véhicules équipés de l'ERTMS, de façon que les systèmes nationaux existants puissent être mis hors service;
- 2) d'exiger que les équipements mobiles de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires nouveaux et réaménagés ou renouvelés, les locomotives de manœuvre et/ou d'autres véhicules, même s'ils sont destinés uniquement au service national, soient équipés de l'ERTMS.»

- o) l'annexe A est modifiée conformément à l'annexe de la présente décision;

- p) le tableau de l'annexe G est modifié comme suit:

- 1) la ligne relative à la «Masse métallique du véhicule» est supprimée;
- 2) la ligne relative aux «Composants CC et basse fréquence du courant de traction» est supprimée;
- 3) la ligne relative aux «Exigences de sécurité pour les fonctions IHM de l'ETCS» est supprimée.

Article 2

L'article suivant est ajouté à la décision 2012/88/UE:

«Article 7 bis

1. Le 1^{er} juillet 2015 au plus tard, l'Agence ferroviaire européenne publie les spécifications obligatoires visées dans le tableau A2 de l'annexe A de la présente décision, aux index 37b et 37c, colonne "Ensemble de spécifications n° 2".

Avant leur publication, elle transmet à la Commission un avis technique sur l'insertion de ces documents dans le tableau A2 de l'annexe A de la présente décision, avec référence, nom et version. La Commission informe en conséquence le comité institué par l'article 29 de la directive 2008/57/CE.

2. L'Agence ferroviaire européenne publie les spécifications relatives à l'interface train FFFIS (Form Fit Functional Interface Specification — index 81 et 82 du tableau A2 de l'annexe A de la présente décision) lorsqu'elle considère qu'elles ont atteint une maturité suffisante. L'Agence ferroviaire européenne présente régulièrement des rapports sur leur niveau de maturité au comité institué par l'article 29 de la directive 2008/57/CE. Avant leur publication, elle transmet à la Commission un avis technique sur l'insertion de ces documents dans le tableau A2 de l'annexe A de la présente décision, avec référence, nom et version. La Commission informe en conséquence le comité institué par l'article 29 de la directive 2008/57/CE.»

Article 3

La présente décision s'applique à partir du 1^{er} juillet 2015.

Les États membres et l'Agence ferroviaire européenne sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 5 janvier 2015.

Par la Commission

Violeta BULC

Membre de la Commission

ANNEXE

L'annexe A de la décision 2012/88/UE est modifiée comme suit:

1) la ligne suivante est supprimée dans le tableau A1:

«4.2.1 b	28»
----------	-----

2) la ligne suivante dans le tableau A1 est modifiée comme suit:

«4.2.2.f	7, 81, 82»
----------	------------

3) le tableau A2 est remplacé par le tableau ci-dessous et les notes annexes:

«Index N	Ensemble de spécifications n° 1 (ETCS ligne de base 2 et GSM-R ligne de base 0)				Ensemble de spécifications n° 2 (ETCS ligne de base 3 et GSM-R ligne de base 0)			
	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes
1	ERA/ERTMS/ 003204	ERTMS/ETCS Functional requirement specification	5.0		Supprimé intentionnellement			
2	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
3	SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	2.0.0		SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	3.1.0	
4	SUBSET-026	System Requirements Specification	2.3.0		SUBSET-026	System Requirements Specification	3.4.0	
5	SUBSET-027	FFFIS Juridical recorder-downloading tool	2.3.0	Note 1	SUBSET-027	FIS Juridical Recording	3.1.0	
6	SUBSET-033	FIS for man-machine interface	2.0.0		ERA_ERTMS_015560	ETCS Driver Machine interface	3.4.0	
7	SUBSET-034	FIS for the train interface	2.0.0		SUBSET-034	Train Interface FIS	3.1.0	
8	SUBSET-035	Specific Transmission Module FFFIS	2.1.1		SUBSET-035	Specific Transmission Module FFFIS	3.1.0	
9	SUBSET-036	FFFIS for Eurobalise	2.4.1		SUBSET-036	FFFIS for Eurobalise	3.0.0	
10	SUBSET-037	EuroRadio FIS	2.3.0		SUBSET-037	EuroRadio FIS	3.1.0	
11	SUBSET-038	Offline key management FIS	2.3.0		SUBSET-038	Offline key management FIS	3.0.0	
12	SUBSET-039	FIS for the RBC/RBC handover	2.3.0		SUBSET-039	FIS for the RBC/RBC handover	3.1.0	

«Index N	Ensemble de spécifications n° 1 (ETCS ligne de base 2 et GSM-R ligne de base 0)				Ensemble de spécifications n° 2 (ETCS ligne de base 3 et GSM-R ligne de base 0)			
	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes
13	SUBSET-040	Dimensioning and Engineering rules	2.3.0		SUBSET-040	Dimensioning and Engineering rules	3.3.0	
14	SUBSET-041	Performance Requirements for Interoperability	2.1.0		SUBSET-041	Performance Requirements for Interoperability	3.1.0	
15	SUBSET-108	Interoperability related consolidation on TSI Annex A documents	1.2.0		Supprimé intentionnellement			
16	SUBSET-044	FFFIS for Euro-loop	2.3.0		SUBSET-044	FFFIS for Euro-loop	2.4.0	
17	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
18	SUBSET-046	Radio infill FFFS	2.0.0		Supprimé intentionnellement			
19	SUBSET-047	Trackside-Trainborne FIS for Radio infill	2.0.0		SUBSET-047	Trackside-Trainborne FIS for Radio infill	3.0.0	
20	SUBSET-048	Trainborne FFFIS for Radio infill	2.0.0		SUBSET-048	Trainborne FFFIS for Radio infill	3.0.0	
21	SUBSET-049	Radio infill FIS with LEU/interlocking	2.0.0		Supprimé intentionnellement			
22	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
23	SUBSET-054	Responsibilities and rules for the assignment of values to ETCS variables	2.1.0		SUBSET-054	Responsibilities and rules for the assignment of values to ETCS variables	3.0.0	
24	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
25	SUBSET-056	STM FFFIS Safe time layer	2.2.0		SUBSET-056	STM FFFIS Safe time layer	3.0.0	

«Index N	Ensemble de spécifications n° 1 (ETCS ligne de base 2 et GSM-R ligne de base 0)				Ensemble de spécifications n° 2 (ETCS ligne de base 3 et GSM-R ligne de base 0)			
	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes
26	SUBSET-057	STM FFFIS Safe link layer	2.2.0		SUBSET-057	STM FFFIS Safe link layer	3.0.0	
27	SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2	2.5.0		SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2	3.3.0	
28	Supprimé intentionnellement			Note 8	Supprimé intentionnellement			Note 8
29	SUBSET-102	Test specification for interface "K"	1.0.0		SUBSET-102	Test specification for interface "K"	2.0.0	
30	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
31	SUBSET-094	Functional requirements for an on-board reference test facility	2.0.2		SUBSET-094	Functional requirements for an on-board reference test facility	3.0.0	
32	EIRENE FRS	GSM-R Functional requirements specification	7.4.0	Note 10	EIRENE FRS	GSM-R Functional requirements specification	7.4.0	Note 10
33	EIRENE SRS	GSM-R System requirements specification	15.4.0	Note 10	EIRENE SRS	GSM-R System requirements specification	15.4.0	Note 10
34	A11T6001	(MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio	12.4		A11T6001	(MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio	12.4	
35	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
36 a	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
36 b	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
36 c	SUBSET- 074-2	FFFIS STM Test cases document	1.0.0		SUBSET-074-2	FFFIS STM Test cases document	3.0.0	
37 a	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			

«Index N	Ensemble de spécifications n° 1 (ETCS ligne de base 2 et GSM-R ligne de base 0)				Ensemble de spécifications n° 2 (ETCS ligne de base 3 et GSM-R ligne de base 0)			
	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes
37 b	SUBSET-076-5-2	Test cases related to features	2.3.3		SUBSET-076-5-2	Test cases related to features		Note 11
37 c	SUBSET-076-6-3	Test sequences	2.3.3		Réservé	Test sequences generation: methodology and rules		Note 11
37 d	SUBSET-076-7	Scope of the test specifications	1.0.2		SUBSET-076-7	Scope of the test specifications	3.0.0	
37 e	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
38	06E068	ETCS Marker-board definition	2.0		06E068	ETCS Marker-board definition	2.0	
39	SUBSET-092-1	ERTMS EuroRadio Conformance Requirements	2.3.0		SUBSET-092-1	ERTMS EuroRadio Conformance Requirements	3.0.0	
40	SUBSET- 092-2	ERTMS EuroRadio test cases safety layer	2.3.0		SUBSET-092-2	ERTMS EuroRadio test cases safety layer	3.0.0	
41	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
42	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
43	SUBSET 085	Test specification for Eurobalise FFFIS	2.2.2		SUBSET 085	Test specification for Eurobalise FFFIS	3.0.0	
44	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			Note 9
45	SUBSET-101	Interface “K” Specification	1.0.0		SUBSET-101	Interface “K” Specification	2.0.0	
46	SUBSET-100	Interface “G” Specification	1.0.1		SUBSET-100	Interface “G” Specification	2.0.0	
47	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
48	Réservé	Test specification for mobile equipment GSM-R		Note 4	Réservé	Test specification for mobile equipment GSM-R		Note 4
49	SUBSET-059	Performance requirements for STM	2.1.1		SUBSET-059	Performance requirements for STM	3.0.0	

«Index N	Ensemble de spécifications n° 1 (ETCS ligne de base 2 et GSM-R ligne de base 0)				Ensemble de spécifications n° 2 (ETCS ligne de base 3 et GSM-R ligne de base 0)			
	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes
50	SUBSET-103	Test specification for Euroloop	1.0.0		SUBSET-103	Test specification for Euroloop	1.1.0	
51	Réservé	Ergonomic aspects of the DMI			Supprimé intentionnellement			
52	SUBSET-058	FFFIS STM Application layer	2.1.1		SUBSET-058	FFFIS STM Application layer	3.1.0	
53	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
54	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
55	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
56	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
57	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
58	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
59	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
60	Supprimé intentionnellement				SUBSET-104	ETCS System Version Management	3.2.0	
61	Supprimé intentionnellement				Supprimé intentionnellement			
62	Réservé	RBC-RBC Test specification for safe communication interface			Supprimé intentionnellement			
63	SUBSET-098	RBC-RBC SAFE Communication Interface	1.0.0		SUBSET-098	RBC-RBC Safe Communication Interface	3.0.0	
64	EN 301 515	Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways	2.3.0	Note 2	EN 301 515	Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways	2.3.0	Note 2
65	TS 102 281	Detailed requirements for GSM operation on railways	2.3.0	Note 3	TS 102 281	Detailed requirements for GSM operation on railways	2.3.0	Note 3

«Index N	Ensemble de spécifications n° 1 (ETCS ligne de base 2 et GSM-R ligne de base 0)				Ensemble de spécifications n° 2 (ETCS ligne de base 3 et GSM-R ligne de base 0)			
	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes
66	TS 103169	ASCI Options for Interoperability	1.1.1		TS 103169	ASCI Options for Interoperability	1.1.1	
67	(MORANE) P 38 T 9001	FFFIS for GSM-R SIM Cards	4.2		(MORANE) P 38 T 9001	FFFIS for GSM-R SIM Cards	4.2	
68	ETSI TS 102 610	Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUIE for GSM operation on railways	1.3.0		ETSI TS 102 610	Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUIE for GSM operation on railways	1.3.0	
69	(MORANE) F 10 T 6002	FFFS for Confirmation of High Priority Calls	5.0		(MORANE) F 10 T 6002	FFFS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
70	(MORANE) F 12 T 6002	FIS for Confirmation of High Priority Calls	5.0		(MORANE) F 12 T 6002	FIS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
71	(MORANE) E 10 T 6001	FFFS for Functional Addressing	4.1		(MORANE) E 10 T 6001	FFFS for Functional Addressing	4.1	
72	(MORANE) E 12 T 6001	FIS for Functional Addressing	5.1		(MORANE) E 12 T 6001	FIS for Functional Addressing	5.1	
73	(MORANE) F 10 T6001	FFFS for Location Dependent Addressing	4		(MORANE) F 10 T6001	FFFS for Location Dependent Addressing	4	
74	(MORANE) F 12 T6001	FIS for Location Dependent Addressing	3		(MORANE) F 12 T6001	FIS for Location Dependent Addressing	3	
75	(MORANE) F 10 T 6003	FFFS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4		(MORANE) F 10 T 6003	FFFS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	
76	(MORANE) F 12 T 6003	FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4		(MORANE) F 12 T 6003	FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	
77	ERA/ERTMS/033281	Interfaces between CCS track-side and other subsystems	2.0	Note 7	ERA/ERTMS/033281	Interfaces between CCS track-side and other subsystems	2.0	Note 7

«Index N	Ensemble de spécifications n° 1 (ETCS ligne de base 2 et GSM-R ligne de base 0)				Ensemble de spécifications n° 2 (ETCS ligne de base 3 et GSM-R ligne de base 0)			
	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes	Référence	Nom de la spécification	Version	Notes
78	Réservé	Safety requirements for ETCS DMI functions			Supprimé intentionnellement			Note 6
79	Sans objet	Sans objet			SUBSET-114	KMC-ETCS Entity Off-line KM FIS	1.0.0	
80	Sans objet	Sans objet			Supprimé intentionnellement			Note 5
81	Sans objet	Sans objet			SUBSET-119	Train Interface FIS		Note 12
82	Sans objet	Sans objet			SUBSET-120	FFFIS TI — Safety Analysis		Note 12

Note 1: seule la description fonctionnelle des informations à enregistrer est obligatoire, non les caractéristiques techniques de l'interface.

Note 2: les clauses des spécifications énumérées au point 2.1 de la norme EN 301 515 qui sont visées à l'index 32 et à l'index 33 comme "MI" ("mandatory for interoperability": obligatoires pour l'interopérabilité) sont obligatoires.

Note 3: les demandes de changement figurant dans les tableaux 1 et 2 de la norme TS 102 281 qui concernent les clauses qualifiées de "MI" à l'index 32 et à l'index 33 sont obligatoires.

Note 4: l'index 48 renvoie uniquement aux scénarios d'essai pour l'équipement mobile GSM-R. Pour le moment, le terme "réservé" est conservé. Le guide d'application contiendra un catalogue des scénarios d'essai harmonisés disponibles aux fins de l'évaluation des équipements et des réseaux mobiles, conformément aux étapes indiquées au point 6.1.2 de la présente STI.

Note 5: les produits qui sont sur le marché sont déjà adaptés aux besoins de l'EF relativement à la spécification "GSM-R Driver Machine Interface" et sont pleinement interopérables; il n'est donc pas nécessaire d'insérer une norme dans la STI CCS.

Note 6: les informations qui devaient figurer à l'index 78 figurent désormais à l'index 27 (SUBSET-091).

Note 7: ce document ne dépend pas des lignes de base pour l'ETCS et le GSM-R.

Note 8: les exigences en matière de fiabilité et de disponibilité figurent maintenant dans la STI (point 4.2.1.2).

Note 9: l'analyse de l'Agence ferroviaire européenne a montré qu'une spécification contraignante n'était pas nécessaire concernant l'interface avec la fonction odométrie.

Note 10: seules les exigences MI sont prescrites par la STI CCS.

Note 11: ces spécifications seront gérées au moyen d'un avis technique de l'Agence ferroviaire européenne.

Note 12: les références à ces spécifications seront publiées dans le guide d'application, dans l'attente de clarifications sur des éléments de l'interface se rapportant au matériel roulant.»

4) le tableau A3 est remplacé par le tableau ci-dessous et la note annexe:

«N°	Référence	Intitulé du document et observations	Version	Note
1	EN 50126	Applications ferroviaires — Spécification et démonstration de la fiabilité, de la disponibilité, de la maintenabilité et de la sécurité (FDMS)	1999	1
2	EN 50128	Applications ferroviaires — Systèmes de signalisation, de télécommunications et de traitement — Logiciels pour systèmes de commande et de protection ferroviaire	2011 ou 2001	

«N°	Référence	Intitulé du document et observations	Version	Note
3	EN 50129	Applications ferroviaires — Systèmes de signalisation, de télécommunications et de traitement — Systèmes électroniques de sécurité pour la signalisation	2003	1
4	EN 50159	Applications ferroviaires — Systèmes de signalisation, de télécommunications et de traitement — Communication de sécurité sur des systèmes de transmission	2010	1

Note 1: cette norme a été harmonisée; voir la communication de la Commission dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO C 345 du 26.11.2013, p. 3), dans laquelle les rectificatifs rédactionnels publiés sont également indiqués.»