

Édition de langue française **Communications et informations**

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	I Communications	
	Commission	
94/C 134/01	ECU.....	1
94/C 134/02	Relevé des documents transmis par la Commission au Conseil durant la période du 2 au 5. 5. 1994	3
94/C 134/03	Non-applicabilité du règlement à une opération notifiée (Affaire n° IV/M.425 — BS/BT) (¹).....	4
94/C 134/04	Notification (Affaire n° IV/35.038 — Jetphone) (¹)	5
	II Actes préparatoires	
	Commission	
94/C 134/05	Proposition de directive du Conseil relative à l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse (¹)	6
94/C 134/06	Proposition de décision du Conseil modifiant la décision 92/511/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 en vue d'accroître l'aide financière à moyen terme à la Bulgarie	26
94/C 134/07	Proposition de décision du Conseil portant attribution d'une aide macrofinancière complémentaire à la Roumanie	27

I

(Communications)

COMMISSION

ECU (*)

16 mai 1994

(94/C 134/01)

Montant en monnaie nationale pour une unité:

Franc belge et franc luxembourgeois	39,7652	Dollar des États-Unis	1,15446
Couronne danoise	7,55764	Dollar canadien	1,58622
Mark allemand	1,93198	Yen japonais	120,606
Drachme grecque	285,935	Franc suisse	1,64683
Peseta espagnole	159,580	Couronne norvégienne	8,37153
Franc français	6,62484	Couronne suédoise	8,98940
Livre irlandaise	0,787218	Mark finlandais	6,29871
Lire italienne	1856,29	Schilling autrichien	13,5879
Florin néerlandais	2,16876	Couronne islandaise	82,5782
Escudo portugais	199,167	Dollar australien	1,59301
Livre sterling	0,768766	Dollar néo-zélandais	1,97174
		Rand sud-africain	4,22386

La Commission a mis en service un télex à répondeur automatique qui transmet à tout demandeur, sur simple appel télex de sa part, les taux de conversion dans les principales monnaies. Ce service fonctionne chaque jour à partir de 15 h 30 jusqu'au lendemain à 13 heures.

L'utilisateur doit procéder de la manière suivante:

- appeler le numéro de télex 23789 à Bruxelles,
- émettre son propre indicatif télex,
- former le code «cccc» qui déclenche le système de réponse automatique entraînant l'impression des taux de conversion de l'écu sur son télex,
- ne pas interrompre la communication avant la fin du message, signalée par l'impression «ffff».

Note: La Commission a également en service un télex à répondeur automatique (sous le n° 21791) et un télécopieur à répondeur automatique (sous le n° 296 10 97) donnant des données journalières concernant le calcul des taux de conversion applicables dans le cadre de la politique agricole commune.

(*) Règlement (CEE) n° 3180/78 du Conseil du 18 décembre 1978 (JO n° L 379 du 30. 12. 1978, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1971/89 (JO n° L 189 du 4. 7. 1989, p. 1).

Décision 80/1184/CEE du Conseil du 18 décembre 1980 (convention de Lomé) (JO n° L 349 du 23. 12. 1980, p. 34).

Décision n° 3334/80/CECA de la Commission du 19 décembre 1980 (JO n° L 349 du 23. 12. 1980, p. 27).

Règlement financier du 16 décembre 1980 applicable au budget général des Communautés européennes (JO n° L 345 du 20. 12. 1980, p. 23).

Règlement (CEE) n° 3308/80 du Conseil du 16 décembre 1980 (JO n° L 345 du 20. 12. 1980, p. 1).

Décision du conseil des gouverneurs de la Banque européenne d'investissement du 13 mai 1981 (JO n° L 311 du 30. 10. 1981, p. 1).

ECU

13 mai 1994

Montant en monnaie nationale pour une unité:

Franc belge et franc luxembourgeois	39,7632	Dollar des États-Unis	1,15515
Couronne danoise	7,55700	Dollar canadien	1,59030
Mark allemand	1,93199	Yen japonais	121,256
Drachme grecque	285,357	Franc suisse	1,64898
Peseta espagnole	159,203	Couronne norvégienne	8,36965
Franc français	6,62595	Couronne suédoise	8,97068
Livre irlandaise	0,790658	Mark finlandais	6,27825
Lire italienne	1848,16	Schilling autrichien	13,5869
Florin néerlandais	2,16857	Couronne islandaise	82,5356
Escudo portugais	198,998	Dollar australien	1,59838
Livre sterling	0,771541	Dollar néo-zélandais	1,97800
		Rand sud-africain	n.a.

**RELEVÉ DES DOCUMENTS TRANSMIS PAR LA COMMISSION AU CONSEIL
DURANT LA PÉRIODE DU 2 AU 5. 5. 1994**

(94/C 134/02)

*Ces documents peuvent être obtenus auprès des bureaux de vente dont les adresses figurent à la page
quatre de couverture.*

Code	N° de catalogue	Titre	Date d'adoption par la Commission	Date de transmission au Conseil	Nombre de pages
COM(94) 160	CB-CO-94-172-FR-C	Proposition de directive du Conseil relative à l'indication sur l'étiquetage de certaines denrées alimentaires d'autres mentions obligatoires que celles prévues dans la directive 79/112/CEE (*)	2. 5. 1994	2. 5. 1994	7
COM(94) 170	CB-CO-94-183-FR-C	Proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 77/780/CEE et 89/646/CEE dans le domaine des établissements de crédit, les directives 73/239/CEE et 92/49/CEE dans le domaine de l'assurance non vie, les directives 79/267/CEE et 92/96/CEE dans le domaine de l'assurance vie et la directive 93/22/CEE dans le domaine des entreprises d'investissement et visant au renforcement de la surveillance prudentielle (*) (*)	2. 5. 1994	2. 5. 1994	6
COM(94) 100	CB-CO-94-109-FR-C	Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen — La Communauté européenne devant le défi de la croissance démographique: position à prendre par la Communauté à la conférence mondiale sur la population et le développement, Le Caire, du 5 au 13 septembre 1994	4. 5. 1994	4. 5. 1994	16
COM(94) 155	CB-CO-94-166-FR-C	Dix-huitième rapport annuel d'activité du Comité consultatif pour la sécurité, l'hygiène et la protection de la santé sur le lieu de travail — année 1993 (*)	3. 5. 1994	4. 5. 1994	25
COM(94) 157	CB-CO-94-168-FR-C	Proposition de règlement (CE) du Conseil portant suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun sur un certain nombre de produits industriels (microélectronique et secteurs connexes)	3. 5. 1994	4. 5. 1994	117
COM(94) 158	CB-CO-94-169-FR-C	Proposition de règlement (CE) du Conseil portant ouverture et mode de gestion de contingents tarifaires communautaires pour certains produits agricoles originaires de Hongrie, de Pologne, de la République tchèque, de Slovaquie, de Roumanie et de Bulgarie ainsi que les modalités d'adaptation desdits contingents (1994—1997)	3. 5. 1994	4. 5. 1994	36
COM(94) 162	CB-CO-94-175-FR-C	Communication de la Commission au Conseil relative au programme des mesures à prendre pour favoriser l'utilisation de filasses de lin pour la période s'étendant du 1 ^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1996	3. 5. 1994	4. 5. 1994	11
COM(94) 165	CB-CO-94-180-FR-C	Communication de la Commission au Conseil sur la coordination entre la Communauté et les États membres des politiques et pratiques relatives à la sécurité alimentaire (*)	4. 5. 1994	4. 5. 1994	22
COM(94) 161	CB-CO-94-174-FR-C	Vingt-troisième rapport de la Commission sur la politique de concurrence — 1993 (*)	5. 5. 1994	5. 5. 1994	495

Code	N° de catalogue	Titre	Date d'adoption par la Commission	Date de transmission au Conseil	Nombre de pages
COM(94) 178	CB-CO-94-189-FR-C	Proposition de règlement (CE) du Conseil clôturant la procédure de réexamen des mesures antidumping concernant les importations de certaines fibres acryliques originaires du Mexique et abrogeant les mesures applicables à ces importations	5. 5. 1994	5. 5. 1994	18
COM(94) 164	CB-CO-94-177-FR-C	Proposition de règlement (CE) du Conseil portant ouverture et mode de gestion de contingents tarifaires communautaires pour certains produits originaires de Chypre, d'Égypte, d'Israël, de Jordanie, de Malte, d'Algérie, du Maroc, de Tunisie, de Turquie et des territoires occupés ainsi que les modalités de prorogation ou d'adaptation desdits contingents	6. 5. 1994	6. 5. 1994	42

(¹) Ce document contient une fiche d'impact sur les entreprises et, en particulier, les petites et moyennes entreprises (PME).

(²) Ce document fera l'objet d'une publication au Journal officiel.

(³) Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

NB: Les documents COM sont disponibles par abonnement global ou thématique ainsi que par numéro; dans ce cas, le prix est proportionnel au nombre de pages.

Non-applicabilité du règlement à une opération notifiée

(Affaire n° IV/M.425 — BS/BT)

(94/C 134/03)

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

Le 28 mars 1994, la Commission a décidé que l'opération notifiée dans l'affaire susmentionnée ne relève pas du champ d'application du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil, du 21 décembre 1989, relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises (¹), parce que les seuils prévus à l'article 1^{er} paragraphe 2 dudit règlement ne sont pas atteints. La présente décision est fondée sur l'article 6 paragraphe 1 point a) dudit règlement. Les tiers justifiant d'un intérêt suffisant peuvent obtenir une copie de la décision en s'adressant par écrit à l'adresse suivante:

Commission des Communautés européennes
 Direction générale de la concurrence (DG IV)
 Task Force «Concentrations»
 Avenue de Cortenberg 150
 B-1049 Bruxelles
 [télécopieur: (32 2) 296 43 01].

(¹) JO n° L 395 du 30. 12. 1989, p. 1.
 JO n° L 257 du 21. 9. 1990, p. 13 (rectificatif).

Notification (Affaire n° IV/35.038 — Jetphone)

(94/C 134/04)

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

1. La Commission a reçu, le 5 avril 1994, une demande d'attestation négative et une notification aux fins d'exemption, adressée conformément aux articles 2 et 4, respectivement, du règlement n° 17 du Conseil (*) et relative à un accord d'entreprise commune entre BT Jersey (filiale de British Telecommunications) et France Câbles et Radio (filiale de France Télécom) par lequel les parties vont développer, par l'intermédiaire d'une entreprise commune (Jetphone), des services de télécommunications, fonctionnant à bord d'aéronefs, relayés par voie terrestre (TFTS: terrestrial flight telephone system).

2. Les accords notifiés consistent principalement en:

- un accord d'entreprise commune détenue pour moitié par chaque partie et conclu pour une durée illimitée,
- des accords accessoires fixant notamment le cadre de l'intervention de cette entreprise commune.

3. La Commission invite les tiers intéressés à lui soumettre les observations qu'ils souhaitent formuler sur la question.

Ces observations doivent parvenir à la Commission au plus tard dix jours ouvrables à compter de la date de publication de la présente notification. Elles peuvent être envoyées à la Commission par télécopieur ou par courrier, sous la référence IV/35.038 — Jetphone, à l'adresse suivante:

Commission des Communautés européennes
Direction générale de la concurrence (DG IV)
Direction B
Bureau 3/062
Avenue de Cortenberg 150
B-1040 Bruxelles
[télécopieur: (32 2) 296 98 09].

(*) JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition de directive du Conseil relative à l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse ⁽¹⁾

(94/C 134/05)

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

COM(94) 107 final — 94/0112(SYN)

(Présentée par la Commission le 15 avril 1994)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 129 D troisième alinéa,

vu la proposition de la Commission,

en coopération avec le Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

considérant que, pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales, de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux de trains à grande vitesse ainsi que l'accès à ces réseaux;

considérant groupe à haut niveau composé de représentants des gouvernements des États membres, des chemins de fer européens et de l'industrie ferroviaire européenne réuni par la Commission suite à la demande formulée par le Conseil dans sa résolution des 4 et 5 décembre 1989, a élaboré le schéma directeur d'un réseau européen de trains à grande vitesse;

considérant que la Commission, en décembre 1990, a présenté au Conseil une communication concernant ce réseau de trains à grande vitesse et que le Conseil a accueilli favorablement cette communication dans sa résolution du 17 décembre 1990 ⁽¹⁾;

considérant que l'article 129 C du traité prévoit que la Communauté met en œuvre toute action qui peut se révéler nécessaire pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques;

considérant que l'exploitation en service commercial de trains à grande vitesse nécessite une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celle du matériel roulant; que, de cette cohérence, dépendent le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût et que c'est sur cette cohérence que repose notamment l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse;

considérant que la directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer communautaires ⁽²⁾ implique que les entreprises ferroviaires doivent avoir un accès accru au réseau et que ceci, en conséquence, nécessite l'interopérabilité des infrastructures, des équipements et du matériel;

considérant que les États membres ont la responsabilité de s'assurer du respect des règles de sécurité, de santé et de protection des consommateurs qui s'appliquent aux réseaux de chemins de fer en général lors de la conception, de la construction, de la mise en service et de l'exploitation; qu'ils ont aussi, avec les autorités locales, des responsabilités en matière de droit des sols, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement; que cela est tout particulièrement pertinent en ce qui concerne les réseaux de trains à grande vitesse;

considérant que la directive 85/337/CEE ⁽³⁾, exige une évaluation des incidences sur l'environnement de la construction des voies pour le trafic à grande distance des chemins de fer;

⁽¹⁾ JO n° C 33 du 8. 2. 1991, p. 1.

⁽²⁾ JO n° L 237 du 24. 8. 1991, p. 25.

⁽³⁾ JO n° L 175 du 5. 7. 1985, p. 40.

considérant que les réglementations nationales ainsi que les règlements internes et les spécifications techniques que les chemins de fer appliquent présentent des différences importantes; que ces réglementations nationales et ces règlements internes intègrent des techniques particulières à l'industrie nationale; qu'elles prescrivent des dimensions et des dispositifs particuliers ainsi que des caractéristiques spéciales; que cette situation s'oppose notamment à ce que les trains à grande vitesse puissent circuler dans de bonnes conditions sur l'ensemble du territoire européen;

considérant que cette situation a, au fil des années, créé des liens très étroits entre l'industrie ferroviaire nationale et les chemins de fer nationaux, au détriment de l'ouverture effective des marchés; que cette industrie doit disposer, pour pouvoir développer sa compétitivité à l'échelle mondiale, d'un marché européen ouvert et concurrentiel;

considérant qu'il y a donc lieu de définir pour l'ensemble de la Communauté des exigences essentielles de sécurité, de santé, de protection de l'environnement, de protection des consommateurs, de compatibilité technique et d'exploitation qui s'appliquent au réseau européen de trains à grande vitesse;

considérant, compte tenu de l'étendue et de la complexité du système constitué par le réseau de trains à grande vitesse, que pour des raisons opératoires il s'est révélé nécessaire de le décomposer en sous-systèmes; que pour chacun de ces sous-systèmes il faut, pour l'ensemble de la Communauté, préciser les exigences essentielles, fixer les paramètres fondamentaux et déterminer les spécifications techniques nécessaires, notamment en ce qui concerne les constituants et les interfaces, pour satisfaire les exigences essentielles;

considérant que le réseau européen de trains à grande vitesse tombe dans le champ d'application de la directive 90/531/CEE du Conseil, du 17 septembre 1990, relative aux procédures de passation des marchés — de travaux et de fournitures — dans le secteur de l'eau, de l'énergie, du transport et des télécommunications⁽¹⁾; que, pour satisfaire aux dispositions de cette directive, les entités adjudicatrices doivent inclure les spécifications techniques dans les documents généraux ou dans les cahiers des charges propres à chaque marché; qu'il est nécessaire de créer un ensemble de spécifications européennes pour servir de références à ces spécifications techniques;

considérant qu'une spécification européenne est, au sens de la directive 90/531/CEE, une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne; qu'une norme européenne harmonisée est établie par un organisme européen de normalisation, le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité européen de normalisation électronique (Cenélec) ou l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI), sur mandat de la Commission et que sa référence fait l'objet d'une publication au *Journal officiel des Communautés européennes*;

considérant l'intérêt, pour la Communauté, d'un système international de normalisation en mesure de produire des

normes utilisées effectivement par les partenaires du commerce international et satisfaisant aux exigences de la politique communautaire; que, par conséquent, les organismes européens de normalisation doivent poursuivre leur coopération avec les organisations internationales de normalisation;

considérant que les entités adjudicatrices définissent les spécifications supplémentaires qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes; que ces spécifications ne doivent pas compromettre la satisfaction des exigences essentielles, harmonisées au plan communautaire, auxquelles doit répondre le réseau européen de trains à grande vitesse;

considérant que les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants doivent être fondées sur l'utilisation des modules qui font l'objet de la décision 90/683/CEE du Conseil⁽²⁾; qu'il y a lieu de développer, dans toute la mesure du possible en vue de favoriser le développement industriel, les procédures faisant appel au système d'assurance sur la qualité; que la notion de constituant recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;

considérant que l'évaluation de l'aptitude à l'emploi s'applique dans le cas des constituants les plus critiques pour la sécurité, la disponibilité ou l'économie du système;

considérant que c'est dans leurs cahiers des charges que les entités adjudicatrices fixent, notamment pour les constituants, en se référant aux spécifications européennes, les caractéristiques qui doivent être contractuellement respectées par les fabricants; que, dans ces conditions, la conformité des constituants est principalement reliée à leur domaine d'utilisation en vue d'assurer et de garantir l'interopérabilité du système et pas seulement à leur libre circulation sur le marché communautaire;

considérant que, par conséquent, il n'est pas nécessaire que le fabricant appose le marquage «CE» sur les constituants soumis aux dispositions de la présente directive mais que, à partir de l'évaluation de la conformité et/ou l'aptitude à l'emploi effectuée selon les procédures prévues à cet effet dans la directive, la déclaration de conformité du fabricant suffit; que cela ne préjuge pas l'obligation qui incombe aux fabricants d'apposer, pour certains constituants, le marquage «CE» attestant leur conformité à d'autres dispositions communautaires les concernant;

considérant que les sous-systèmes constituant le réseau européen doivent être soumis à une procédure de vérification; que cette vérification doit permettre aux autorités responsables qui autorisent la mise en service d'être assurées que, au stade de la conception, de la construction et de la mise en service, le résultat est conforme aux dispositions réglementaires, techniques et opérationnelles qui sont d'application; que cela doit aussi permettre aux constructeurs de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit le pays; qu'il faut donc établir un module définissant les principes et les conditions de la vérification «CE» des sous-systèmes;

(1) JO n° L 297 du 29. 10. 1990.

(2) JO n° L 380 du 31. 12. 1990, p. 13.

considérant que la procédure de vérification «CE» est fondée sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI); que ces STI sont élaborées sur mandat de la Commission par l'organisme commun représentatif des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et de l'industrie; que la référence aux STI est obligatoire pour assurer l'interopérabilité du réseau et que ces STI sont soumises aux dispositions de l'article 13 de la directive 90/531/CEE;

considérant que les organismes notifiés qui sont chargés d'instruire les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants ainsi que la procédure de vérification des sous-systèmes doivent, en particulier en l'absence de spécification européenne, coordonner leurs décisions de la manière la plus étroite possible; que la Commission doit veiller à ce qu'il en soit bien ainsi en s'appuyant, notamment, sur l'avis des parties concernées et du comité composé des représentants désignés par les États membres institué par la directive;

considérant que la directive 91/440/CEE impose, sur le plan de la comptabilité, une séparation des activités relatives à l'exploitation des services de transport de celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; que, dans le même esprit, il convient que les services spécialisés des gestionnaires des infrastructures ferroviaires qui seraient désignés comme organismes notifiés soient structurés de manière à répondre aux critères qui doivent s'appliquer à ce type d'organismes; que d'autres organismes spécialisés peuvent être notifiés lorsqu'ils remplissent les mêmes critères;

considérant que l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse est de dimension communautaire; que les États membres pris individuellement ne sont pas en mesure de prendre les dispositions nécessaires permettant de réaliser cette interopérabilité; qu'il faut donc entreprendre, en application du principe de la subsidiarité, cette action au niveau communautaire,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

1. La présente directive vise les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse.
2. Elle concerne la conception, la construction, la mise en service progressive et l'exploitation du réseau de trains à grande vitesse.
3. Le réseau de trains à grande vitesse est constitué des liaisons susceptibles d'être parcourues par du matériel ferroviaire apte aux grandes vitesses.

Les données géographiques et physiques globales du système constitué par le réseau européen de trains à grande vitesse:

- schéma directeur,
 - différents types de lignes,
 - matériel roulant,
 - cohérence des infrastructures et du matériel roulant,
- sont indiquées à l'annexe I.

Article 2

1. La présente directive concerne les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux paramètres, aux constituants, aux interfaces et aux procédures, qui sont nécessaires et suffisantes pour assurer et garantir l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse dans le respect des exigences essentielles visées à l'article 4.

2. Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice des dispositions pertinentes d'autres directives communautaires, en particulier en ce qui concerne les spécifications européennes relatives aux constituants sauf si, notamment dans le cas des constituants sensibles, la satisfaction des exigences essentielles de la présente directive nécessite l'utilisation de spécifications européennes particulières établies à cet effet.

Article 3

1. Aux fins de la présente directive:

- 1) le «réseau européen» est le réseau européen de trains à grande vitesse;
- 2) le réseau européen est subdivisé en huit «sous-systèmes» correspondant aux domaines suivants:
 - infrastructure,
 - énergie,
 - maintenance,
 - contrôle des commandes et signalisation,
 - matériel roulant,
 - environnement,
 - exploitation,
 - usagers,

comme décrits à l'annexe II;

- 3) les «constituants» sont tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériel incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système;
- 4) les «constituants sensibles» sont les constituants dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du réseau européen.

2. Au sens de la présente directive, l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse se réfère à l'ensemble des conditions de nature réglementaire, technique et opérationnelle qui doivent être satisfaites pour assurer, sans rupture, la circulation de trains à grande vitesse sur les infrastructures de ce réseau en accomplissant les performances qui sont spécifiées.

Article 4

1. Le réseau européen ou toute partie de ce réseau, les sous-systèmes et les constituants, auxquels s'appliquent la présente directive, doivent satisfaire aux exigences essentielles énoncées à l'annexe III.

2. Les spécifications techniques supplémentaires, visées à l'article 13 paragraphe 4 de la directive 90/531/CEE et nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes, en usage dans la Communauté, doivent satisfaire aux exigences essentielles.

Article 5

1. Chaque sous-système, visé à l'article 3 point 1.2, fait l'objet d'une spécification technique d'interopérabilité (STI) dont le respect est obligatoire.

2. Les STI, pour autant que nécessaire, dans le but de réaliser l'interopérabilité du réseau européen:

- détaillent les exigences essentielles,
- fixent les paramètres fondamentaux, notamment ceux visés à l'annexe IV,
- déterminent les constituants sensibles et les interfaces qui doivent faire l'objet de spécifications européennes, dont les normes européennes, nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du réseau européen dans le respect des exigences essentielles,
- indiquent, dans chaque cas envisagé, les modules, définis dans la décision 90/683/CEE, qui doivent être utilisés pour évaluer soit la conformité, soit l'aptitude à l'emploi.

3. Les STI sont élaborées sur mandat de la Commission par l'organisme commun représentatif des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et de l'industrie. Les mandats sont arrêtés selon la procédure définie à l'article 21 paragraphe 2.

4. Dès qu'elles ont été élaborées par l'organisme prévu au paragraphe 3, les STI sont adoptées selon la procédure définie à l'article 21 paragraphe 2. Les STI sont publiées par la Commission au *Journal officiel des Communautés européennes*.

CHAPITRE II

CONSTITUANTS SENSIBLES

Article 6

Les États membres prennent toutes les mesures utiles pour que les constituants sensibles visés à l'article 5 paragraphe 2:

- ne soient mis sur le marché que s'ils permettent de réaliser l'interopérabilité du réseau européen en satisfaisant aux exigences essentielles visés à l'article 4,
- soient utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et soient installés et entretenus convenablement.

Article 7

Les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et sur la base de la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché des constituants sensibles, pour leur utilisation pour le réseau européen, lorsqu'ils satisfont aux dispositions de la directive.

Article 8

1. Les États membres considèrent comme conformes aux exigences essentielles prévues par la présente directive les concernant, les constituants sensibles visés à l'article 5, qui sont munis de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, dont les éléments sont donnés à l'annexe V.

2. La conformité d'un constituant sensible aux exigences essentielles qui le concernent est établie par rapport aux spécifications européennes pertinentes lorsqu'elles existent.

3. Les références des spécifications européennes, qui sont soit des spécifications techniques communes ou des agréments techniques européens, au sens de la directive 90/531/CEE, soit des normes nationales transposant des normes européennes, font l'objet d'une publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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

4. En l'absence de spécifications européennes et sans préjudice des dispositions prévues à l'article 12, les États membres communiquent aux autres États membres et à

la Commission, des normes et des spécifications techniques, en usage pour l'application des exigences essentielles.

Article 9

S'il apparaît, à la demande d'un État membre ou à l'initiative de la Commission, que les spécifications européennes visées à l'article 8 paragraphe 2 ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles visées à l'article 4, il est décidé de procéder ou non au retrait des spécifications européennes concernées des publications visées à l'article 8 paragraphe 3, selon la procédure définie à l'article 21 paragraphe 2, après consultation du comité institué par la directive 83/189/CEE lorsqu'il s'agit de normes européennes.

Article 10

1. Lorsqu'un État membre constate qu'un constituant sensible, muni de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, visée à l'article 8 paragraphe 1, mis sur le marché et utilisé conformément à sa destination risque de compromettre la satisfaction des exigences essentielles visées à l'article 4, il prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application ou pour en interdire l'emploi. L'État membre informe immédiatement la Commission des mesures prises et indique les raisons de sa décision, en précisant notamment si la non-conformité résulte:

- a) d'un non-respect des exigences essentielles;
- b) d'une mauvaise application des spécifications européennes visées à l'article 8 pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée;
- c) d'une insuffisance des spécifications européennes visées à l'article 8.

2. La Commission entre en consultation avec les parties concernées dans les plus brefs délais. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que les autres États membres. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est injustifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté. Lorsque la décision visée au paragraphe 1 est motivée par l'existence d'une lacune des spécifications européennes visées à l'article 8, la procédure définie à l'article 9 est d'application.

3. Lorsqu'un constituant sensible muni de la déclaration «CE» de conformité visée à l'article 8 se révèle non conforme, l'État membre compétent prend à l'encontre

de celui qui a établi la déclaration, les mesures appropriées et en informe la Commission et les autres États membres.

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

Article 11

1. Pour établir la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant sensible, le fabricant, ou son mandataire établi dans la Communauté, doit appliquer les modules de la décision 90/683/CEE dans les conditions établies par les STI visées à l'article 5 les concernant.

2. Lorsque les STI l'imposent, l'évaluation de la conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant sensible est instruite par l'organisme notifié visé à l'article 20 auquel le fabricant ou son mandataire établi dans la communauté en a fait la demande.

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

4. Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire établi dans la Communauté, n'ont satisfait aux obligations des paragraphes précédents, ces obligations incombent à toute personne qui met sur le marché le constituant sensible. Les mêmes obligations s'appliquent à celui qui assemble des constituants sensibles ou partie des constituants sensibles d'origines diverses ou qui fabrique les constituants sensibles pour son propre usage.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 10:

- a) tout constat par un État membre de l'établissement indu de la déclaration «CE» de conformité, entraîne pour le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté l'obligation de remettre le constituant sensible en conformité et de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par cet État membre;
- b) dans le cas où la non-conformité persiste, l'État membre doit prendre toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant sensible concerné ou assurer son retrait du marché selon les procédures visées à l'article 10.

Article 12

1. Pour assurer une application cohérente de la présente directive pour l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants sensibles, la Commission veille à ce que les décisions des organismes

notifiés soient étroitement coordonnées, en particulier dans le cas où il n'existe pas de spécifications européennes.

2. Les réunions de coordination des organismes notifiés se tiennent à la demande de la Commission, du comité visé à l'article 21 ou de leur propre initiative.

À la demande de la Commission, chaque État membre peut être appelé à désigner, de façon limitative, les organismes notifiés qui participent aux réunions de coordination.

3. Les travaux accomplis au sein des réunions de coordination peuvent conduire, le cas échéant, à l'élaboration de spécifications européennes indiquant notamment toutes les opérations nécessaires à la constatation de la conformité de constituants sensibles aux dispositions de la présente directive.

CHAPITRE III

SOUS-SYSTÈMES

Article 13

Il appartient à chaque État membre d'autoriser la mise en service des sous-systèmes constituant le réseau européen tels que décrits à l'annexe II qui sont implantés sur son territoire ou qui l'empruntent.

À cette fin, les États membres prennent toutes les mesures utiles pour que ces sous-systèmes ne puissent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés et/ou exploités de façon à ne pas compromettre la satisfaction des exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le réseau européen.

Article 14

Les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et sur la base de la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes constituant le réseau européen qui satisfont aux exigences essentielles prévues par la présente directive.

Article 15

1. Les États membres considèrent comme interopérables et conformes aux exigences essentielles visées à l'article 4 les concernant, les sous-systèmes constituant le réseau, qui sont munis de la déclaration «CE» de vérification dont les éléments sont donnés à l'annexe VI accompagnée du dossier technique prévu à l'article 17 paragraphe 4.

2. La vérification de l'interopérabilité dans le respect des exigences essentielles d'un sous-système constituant

le réseau européen, est établie par référence aux STI visées à l'article 5, lorsqu'elles existent.

3. En l'absence de STI et sans préjudice des dispositions prévues à l'article 18, les États membres communiquent aux autres États membres et à la Commission, la liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles.

Article 16

S'il apparaît, à la demande d'un État membre ou à l'initiative de la Commission, que les STI visées à l'article 5 paragraphe 2 ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles visées à l'article 4, il est décidé de procéder ou non au retrait de ces STI concernées des publications selon la procédure définie à l'article 21 paragraphe 2.

Article 17

1. Pour établir la déclaration «CE» de vérification, l'entité adjudicatrice ou son mandataire doit appliquer la procédure de vérification «CE» définie à l'annexe VII.

2. La procédure de vérification «CE» est instruite à la demande de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire par l'organisme notifié, visé à l'article 20, qu'elle a choisi à cet effet.

3. La mission de l'organisme notifié, chargé de la vérification «CE» d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système.

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

Article 18

1. Afin d'assurer une application cohérente de la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes, la Commission veille à ce que les décisions des organismes notifiés visés à l'article 20 soient étroitement coordonnées.

2. Les réunions des organismes notifiés se tiennent à la demande de la Commission, du comité visé à l'article 21 ou de leur propre initiative.

3. Les travaux accomplis au sein des réunions de coordination peuvent conduire à l'établissement de projets de spécifications techniques indiquant, notamment, toutes les opérations nécessaires à la constatation de la conformité des sous-systèmes aux dispositions de la présente directive.

4. Ces spécifications techniques sont des STI qui sont soumises aux dispositions de l'article 5 paragraphes 3 et 4.

Article 19

1. Lorsqu'un État membre estime qu'un sous-système, muni de la déclaration «CE» de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions de la présente directive et notamment aux exigences essentielles visées à l'article 4, il peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées avant d'autoriser sur son territoire la mise en service de ce sous-système.

2. Lorsqu'un État membre estime qu'un sous-système muni de la déclaration «CE» de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions de la présente directive et notamment aux exigences essentielles visées à l'article 4 et dont la mise en service risque de compromettre l'interopérabilité du réseau européen, il peut demander à l'État membre sur le territoire duquel le sous-système est implanté, que des vérifications complémentaires soient réalisées avant d'autoriser sa mise en service.

3. L'État membre à l'origine de la demande informe immédiatement la Commission des vérifications complémentaires demandées en exposant les raisons qui les justifient. La Commission engage sans délai la procédure prévue à l'article 18.

CHAPITRE IV

ORGANISMES NOTIFIÉS

Article 20

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'article 11 et la procédure de vérification visée à l'article 17 en indiquant pour chacun d'eux le domaine de compétence.

La Commission leur attribue des numéros d'identification. La Commission publie au *Journal officiel des Communautés européennes* la liste de ces organismes avec leur numéro d'identification et en assure la mise à jour.

2. Les États membres doivent appliquer les critères prévus à l'annexe VIII pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes pertinentes de la série EN 45.000 sont présumés répondre auxdits critères.

3. Un État membre qui a désigné un organisme doit retirer sa notification s'il constate que cet organisme ne satisfait plus aux critères visés à l'annexe VIII.

CHAPITRE V

COMITÉ

Article 21

1. La Commission est assistée par un comité pour les transports guidés, de caractère consultatif, composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission, ci-après dénommé «comité».

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Ledit comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe ledit comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

3. Le comité peut discuter toute question relative à l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse.

4. Le comité peut, le cas échéant, créer des groupes de travail pour l'aider dans l'accomplissement de ses tâches.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 22

Toute décision prise en application de la présente directive et concernant l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de constituants, la vérification de sous-systèmes constituant le réseau européen ainsi que les décisions prises en application des articles 9, 10, 16 et 19 est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé dans les meilleurs délais, avec l'indication des voies de recours ouvertes par les législations en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

Article 23

1. Les États membres modifient et adoptent leurs dispositions législatives, réglementaires et administratives de manière à autoriser l'utilisation des constituants sensibles et la mise en service et l'exploitation des sous-systèmes conformes à la présente directive au plus tard le 30 juin 1997. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, 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 24

La présente directive entre en vigueur le vingt et unième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

ANNEXE I

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES ET PHYSIQUES

1. Schéma directeur

Le schéma directeur du réseau européen de trains à grande vitesse, limité aux éléments de référence essentiels pour sa structuration est celui qui figure dans le rapport du groupe à haut niveau.

Il comprend des lignes nouvelles, des lignes aménagées et des lignes de maillage.

Ce schéma directeur accueilli favorablement par le Conseil dans sa résolution du 17 décembre 1990 en vue de réaliser son achèvement à l'horizon 2010 est revu périodiquement selon les procédures arrêtées à cet égard.

2. Lignes

On distingue sur le schéma directeur trois types de lignes:

- les lignes équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 kilomètres par heure,
- les lignes aménagées pour des vitesses de l'ordre de 200 kilomètres par heure,
- les autres lignes constitutives du réseau européen.

Les sections de pénétration urbaine, quelles que soient leurs caractéristiques, sont assimilées aux lignes qu'elles prolongent.

3. Matériel roulant

Les trains à grande vitesse de technologie avancée doivent être conçus pour garantir un niveau élevé de confort et de sécurité aux vitesses suivantes:

- au moins 250 kilomètres par heure sur les lignes nouvelles,
- de l'ordre de 200 kilomètres par heure sur les lignes existantes aménagées,
- la vitesse la plus élevée possible sur les autres lignes.

4. Cohérence des infrastructures et du matériel roulant

Les services de trains à grande vitesse supposent qu'une excellente cohérence existe entre les caractéristiques de l'infrastructure et celles du matériel roulant. De cette cohérence dépend le niveau des performances, la qualité des services et leur coût.

ANNEXE II

SOUS-SYSTÈMES

1. Pour les besoins de la présente directive, le système constituant le réseau européen est subdivisé en huit sous-systèmes, correspondant:
 - 1.1. soit à des domaines de nature essentiellement structurelle:
 - infrastructures,
 - énergie,
 - maintenance,
 - contrôle des commandes et signalisation,
 - matériel roulant,
 - 1.2. soit à des domaines de nature essentiellement fonctionnelle:
 - environnement,
 - exploitation,
 - usagers.
2. Pour chacun des sous-systèmes, les aspects liés à l'interopérabilité du réseau européen sont les suivants.
 - 2.1. *Infrastructures*

Paramètres de base: vitesse et déclivités

 - 2.1.1. Tracé
 1. Gabarit
 2. Rayons des courbes
 3. Géométrie des tunnels
 4. Ponts et viaducs
 5. Entraxe des voies
 6. Protections latérales
 - 2.1.2. Voie
 1. Écartement et tolérances
 2. Dévers et insuffisance de dévers
 3. Longueur des raccordements
 4. Inclinaison des rails
 5. Charge à l'essieu et efforts supportés
 6. Défauts admissibles et limites d'usures
 7. Appareils (géométrie et vitesse de franchissement)
 - 2.1.3. Gares
 1. Géométrie des quais
 - 2.2. *Énergie*
 - 2.2.1. Système d'électrification
 1. Type de courant (tension et fréquence)
 2. Écarts et surtensions admissibles
 3. Protection des installations

2.2.2. Caténaires

1. Géométrie et constitution
2. Facteur de puissance
3. Dynamique caténaire et pantographe
4. Matériaux utilisés

2.3. Maintenance

(Dépôts, ateliers)

2.3.1. Machines à laver**2.3.2. Système de vidange des toilettes****2.3.3. Installations de lavage****2.3.4. Équipements spécifiques****2.4. Contrôle des commandes et signalisation****2.4.1. Système de signalisation de cabine de conduite****2.4.2. ATP ⁽¹⁾ (contrôle de vitesse)****2.4.3. ATO ⁽²⁾ (conduite automatique)****2.4.4. Informations nécessaires à bord****2.4.5. Transmission voie-machine des informations****2.4.6. Traitement des informations à bord et visualisation pour le conducteur****2.4.7. Télécommunications:**

- radio sol-train
- téléphone pour les passagers

2.5. Matériel roulant**2.5.1. Définition des rames**

1. Composition des trains
2. Masse
3. Gabarit
4. Caractéristiques des structures de caisse
5. Exigences en matière d'étanchéité aux variations de pression
6. Caractéristiques aérodynamiques

2.5.2. Contact roue-rail

1. Profil des roues et critères d'usure

2.5.3. Traction

1. Performance d'accélération et accélération résiduelle
2. Démarrage en rampe maximale (état normal et dégradé)

2.5.4. Freinage

1. Performance de freinage
2. Conditions dans lesquelles est assurée la sécurité au freinage
3. Utilisation éventuelle de freins complémentaires ne sollicitant pas l'adhérence
4. Performance des anti-enrayeurs

⁽¹⁾ Automatic Train Protection.

⁽²⁾ Automatic Train Operation.

- 2.5.5. Chaptation du courant (en fonction du type de courant utilisé)
 - Point 2.2.2 «caténaires»
- 2.5.6. Sécurité des passagers
 - 1. Sécurité du contrôle de la fermeture des portes
 - 2. Sécurité contre l'incendie
 - 3. Signal d'alarme
- 2.6. *Environnement*
 - 2.6.1. Émission de bruit
 - 2.6.2. Vibrations
 - 2.6.3. Perturbations électromagnétiques externes
- 2.7. *Exploitation*
 - 2.7.1. Personnel et réglementation
 - 1. Ergonomie de la cabine de conduite
 - 2. Réglementation (en situation normale et dégradée)
 - 3. Langue utilisée
 - 2.7.2. Technique
 - 1. Système de diagnostic à bord des trains
 - 2. Transmission des données entre le train et le sol
 - 3. Critères de fiabilité
 - 4. Niveau de disponibilité
 - 5. Détecteurs de boîtes chaudes
- 2.8. *Usager*
 - 2.8.1. Qualité du service à bord
 - 1. Niveau de bruit intérieur
 - 2. Caractéristiques du conditionnement d'air
 - 3. Information aux passagers
 - 4. Services à bord (y compris restauration)
 - 5. Aménagements pour les bagages
 - 6. Accessibilité aux voyageurs handicapés
 - 2.8.2. Commercialisation
 - 1. Système de réservation
 - 2. Système d'information

ANNEXE III

EXIGENCES ESSENTIELLES

1. Nature des exigences

Les exigences essentielles auxquelles doit satisfaire le réseau européen de trains à grande vitesse et ses constituants couvrent les domaines suivants.

1.1. *Sécurité*

Outre le respect des règles de sécurité générale, la sécurité du système est assurée lorsque sont maîtrisés les risques de déraillement ou de collision des trains entre eux ou contre des obstacles.

Cela implique que soient prises en compte les conséquences d'éventuelles défaillances d'éléments participant à la sécurité.

1.2. *Fiabilité et disponibilité*

L'exploitation commerciale d'un service de trains à grande vitesse impose de maintenir en permanence un niveau suffisant de disponibilité des fonctions qui y participent, et donc de garantir un niveau de fiabilité suffisant pour tous les composants.

Les conséquences d'éventuelles défaillances de ces composants doivent être prises en compte, permettant de définir les régimes dégradés admissibles.

1.3. *Santé des personnes*

Il s'agit, dans ce domaine, d'envisager les conséquences de la présence et du fonctionnement du système dans les conditions normales ou exceptionnelles de service vis-à-vis des personnes quelles qu'elles soient: usagers, personnel ferroviaire, riverains, etc.

1.4. *Protection de l'environnement*

Les exigences relatives à ce domaine visent à définir le cadre à respecter compte tenu du fait que la construction, la présence et l'exploitation d'un système de trains à grande vitesse modifient nécessairement l'environnement dans lequel il s'inscrit, que ce soit du point de vue visuel, physique, sonore, vibratoire, électromagnétique, etc.

1.5. *Protection des consommateurs*

Ce domaine concerne les attentes des consommateurs des services de trains à grande vitesse en matière de niveau de qualité de ces services et de transparence des conditions de transport.

1.6. *Compatibilité technique*

Ce domaine couvre les mesures techniques permettant l'exploitation fonctionnelle du réseau. Ces mesures se regroupent sous deux catégories de conditions qui sont complémentaires:

- les conditions qui permettent la continuité de circulation d'un train d'un point à un autre sur le réseau. Ces conditions imposent qu'un train circulant sur le réseau rencontre des installations compatibles avec ses propres caractéristiques et les performances qu'il doit atteindre,
- les conditions qui permettent, sur une section donnée, un fonctionnement satisfaisant du système au niveau de performance, de fiabilité et de sécurité spécifié. Ces conditions imposent, en chaque point du réseau, la maîtrise des interfaces entre les sous-systèmes constitutifs.

2. **Exigences de portée générale**

2.1. *Sécurité*

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

2.2. *Fiabilité et disponibilité*

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

2.2.2. La conception du service des trains et les dispositifs concourants à l'information des usagers doivent garantir une exploitation commerciale fiable et de qualité.

2.3. *Santé des personnes*

2.3.1. Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures ne doivent pas mettre en danger la santé des personnes y ayant accès.

2.3.2. Le choix et la mise en œuvre de ces matériaux doivent être menés de manière à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

2.4. *Protection de l'environnement*

2.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du réseau européen de trains à grande vitesse doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception de ce réseau selon les dispositions des directives 85/337 CEE ⁽¹⁾, 79/409 CEE ⁽²⁾ et 92/43 CEE ⁽³⁾.

2.4.2. Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.

2.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

2.5. *Protection des consommateurs*

2.5.1. La conception du service offert sur le réseau européen de trains à grande vitesse doit garantir aux usagers une exploitation commerciale fiable et de qualité.

2.6. *Compatibilité technique*

2.6.1. Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des trains appelés à circuler sur le réseau européen de trains à grande vitesse.

2.6.2. Le respect de ces caractéristiques techniques compatibles est obligatoire pour les nouvelles infrastructures et les matériels roulants appelés à circuler sur le réseau européen de trains à grande vitesse.

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

3. *Exigences particulières à chaque sous-système*

3.1. *Infrastructures*

3.1.1. Sécurité

Des dispositions doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations des lignes parcourues par des trains à grande vitesse.

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

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

3.1.2. Protection du consommateur

Les caractéristiques géométriques des quais doivent permettre un accès sûr, aux voitures composant les trains, à toutes les catégories de passagers.

3.1.3. Compatibilité technique

Les quais des gares doivent être compatibles avec les accès des matériels roulants les desservant.

⁽¹⁾ Directive concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO n° L 175 du 25. 7. 1985).

⁽²⁾ Directive concernant la conservation des oiseaux sauvages (JO n° L 103 du 25. 4. 1979).

⁽³⁾ Directive concernant la conservation des habitats naturels ainsi que la faune et de la flore sauvages (JO n° L 206 du 22. 7. 1992).

3.2. *Énergie*

3.2.1. Sécurité

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

3.2.2. Protection de l'environnement

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

3.2.3. Compatibilité technique

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique utilisés sur le réseau européen de trains à grande vitesse doivent:

- permettre aux trains de réaliser les performances spécifiées,
- être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les trains.

3.3. *Maintenance*

3.3.1. Santé

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas porter atteinte à la santé des personnes.

3.3.2. Protection de l'environnement

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas entraîner de nuisances pour le milieu environnant.

3.3.3. Compatibilité technique

Les installations de maintenance traitant les trains à grande vitesse doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tous les trains pour lesquelles elles ont été conçues.

3.4. *Contrôle des commandes et signalisation*

3.4.1. Sécurité

Le contrôle des commandes et la signalisation utilisés sur le réseau européen de trains à grande vitesse doivent permettre une circulation des trains au niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau.

3.4.2. Compatibilité technique

Toute nouvelle infrastructure à grande vitesse et tout nouveau matériel à grande vitesse construits ou développés après l'adoption de systèmes de signalisation et d'arrêt automatique compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle des commandes et de signalisation installés au sein des postes de conduite des trains doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le réseau européen de trains à grande vitesse.

3.5. *Matériel roulant*

3.5.1. Sécurité

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

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

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

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

En cas de danger, un dispositif doit permettre aux passagers et au personnel d'accompagnement d'entrer en rapport avec le conducteur.

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

Des issues de secours doivent être prévues.

3.5.2. Santé des personnes

Les installations à l'intérieur des voitures doivent assurer un niveau élevé de protection de la santé des personnes à bord.

3.5.3. Fiabilité et disponibilité

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

3.5.4. Protection des consommateurs

Les performances des trains à grande vitesse doivent garantir une exploitation commerciale de qualité.

3.5.5. Compatibilité technique

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

Les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des trains sous les systèmes d'alimentation en énergie du réseau européen de trains à grande vitesse.

3.6. *Environnement*

3.6.1. Santé

L'exploitation du réseau européen de trains à grande vitesse doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

3.6.2. Protection de l'environnement

L'exploitation du réseau européen de trains à grande vitesse ne doit pas être à l'origine de vibrations dans le sol dommageables pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

3.7. *Exploitation*

3.7.1. Sécurité

L'harmonisation des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs et du personnel de bord doivent garantir une exploitation internationale sûre.

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

3.7.2. Fiabilité et disponibilité

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

3.7.3. Compatibilité technique

L'harmonisation des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et celui de la gestion des circulations doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le réseau européen de trains à grande vitesse.

3.8. *Usager*

3.8.1. Sécurité

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire.

Les trains doivent être munis d'un système d'interphonie permettant la communication dans les deux sens entre le conducteur et le personnel de bord.

*ANNEXE IV***PARAMÈTRES FONDAMENTAUX****Infrastructures**

- Gabarits minimaux
- Rayons de courbures minimaux
- Écartement des rails
- Efforts maximaux à la voie
- Longueur minimale des quais
- Hauteur des quais

Énergie

- Tension d'alimentation
- Géométrie des caténaires

Contrôle des commandes et signalisation

- Caractéristique de l'ERTMS (*)

Matériel roulant

- Charge à l'essieu
- Longueur maximale des trains
- Gabarit
- Caractéristiques minimales de freinage
- Caractéristiques électriques limites
- Caractéristiques mécaniques limites

Environnement

- Caractéristiques limites liées au bruit
- Caractéristiques limites liées aux vibrations
- Caractéristiques limites liées aux perturbations électromagnétiques

Usagers

- Caractéristiques limites liées aux bruits intérieurs
- Caractéristiques limites liées au conditionnement d'air
- Caractéristiques liées au transport des personnes handicapées

(*) European Rail Traffic Management System.

ANNEXE V

CONSTITUANTS SENSIBLES

Déclaration «CE» de conformité et
d'aptitude à l'emploi

1. Constituants sensibles

La déclaration «CE» s'applique aux constituants sensibles, concernés par l'interopérabilité du réseau européen, visés à l'article 2. Ces constituants sensibles peuvent être:

1.1. *Des constituants banalisés*

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

1.2. *Des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques*

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

1.3. *Des constituants spécifiques*

Ce sont les constituants qui sont spécifiquement propres aux applications ferroviaires.

2. Domaine d'application

La déclaration «CE» concerne:

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

Les procédures d'évaluation mises en œuvre par les organismes notifiés, au stade de la conception ainsi qu'à celui, de la production, font appel aux modules définis dans la décision 90/683/CEE suivant les modalités indiquées dans les STI.

3. Contenu de la déclaration «CE»

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

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

- les références de la directive,
- le nom et l'adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète, en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant ou constructeur),
- la description du constituant sensible (marque, type, etc.)
- l'indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi (article 11),
- toutes les descriptions pertinentes auxquelles répond le constituant sensible et en particulier les conditions d'utilisation,
- le nom et l'adresse de l'(des)organisme(s) notifié(s) qui est(ont) intervenu(s) dans la procédure suivie pour la conformité ou l'aptitude à l'emploi et la date du certificat d'examen avec, le cas échéant, la durée et les conditions de validité du certificat,
- le cas échéant, la référence des spécifications européennes,

- le cas échéant, les normes et spécifications auxquelles fait référence la spécification technique commune (article 12),
- l'identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

ANNEXE VI

SOUS-SYSTÈMES

Déclaration «CE» de vérification

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

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

- les références de la directive,
- le nom et l'adresse de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète, en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale de l'entité adjudicatrice),
- description succincte du sous-système,
- le nom et l'adresse de l'organisme notifié qui a procédé à la vérification «CE» visée à l'article 17,
- les références des documents contenus dans le dossier technique,
- toutes les dispositions pertinentes provisoires ou définitives auxquelles doit répondre le sous-système en particulier, s'il y a lieu, les restrictions ou conditions d'exploitation,
- si elle est provisoire: durée de validité de la déclaration «CE»,
- identification du signataire.

ANNEXE VII

SOUS-SYSTÈMES

Vérification «CE»

1. La vérification «CE» est la procédure par laquelle un organisme notifié vérifie et atteste, à la demande de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté, qu'un sous-système est:
 - conforme aux dispositions de la directive,
 - conforme aux autres dispositions réglementaires qui sont d'application dans le respect du traité CE, et qu'il peut être mis en service.
2. La vérification du sous-système comprend les étapes suivantes:
 - conception d'ensemble,
 - construction du sous-système, comprenant notamment l'exécution des travaux de génie civil, le montage des constituants, le réglage de l'ensemble,
 - essais du sous-système terminé.
3. L'organisme notifié qui est responsable de la vérification «CE» établit l'attestation de conformité destinée à l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, qui à son tour établit la déclaration «CE» de vérification destinée à l'autorité de tutelle de l'État membre dans lequel le sous-système est implanté et/ou exploité.

4. Le dossier technique qui accompagne la déclaration de vérification doit être constitué comme suit:
 - infrastructures: plans des ouvrages, procès-verbaux de réception des fouilles et du ferrailage, rapports d'essai et de contrôle des bétons,
 - pour les autres sous-systèmes, plans généraux et de détail conformes à l'exécution, schémas électriques et hydrauliques, schémas des circuits de commandes, description des systèmes informatiques et des automatismes, notices de fonctionnement et d'entretien, etc.,
 - liste des constituants visés à l'article 2 incorporés dans le sous-système,
 - copies des déclarations «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 8 de la directive, accompagnés s'il y a lieu, des notes de calculs correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par des organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes,
 - attestation de l'organisme notifié chargé de la vérification «CE», certifiant que le projet est conforme aux dispositions de la présente directive, accompagnée des notes de calculs correspondantes visées par ses soins et précisant, s'il y a lieu, les réserves formulées durant l'exécution des travaux et qui n'auraient pas été levées, et accompagnée des rapports de visite et d'audit qu'il a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 5.3 et 5.4 ci-dessous.
5. **Surveillance**
 - 5.1. Le but de la surveillance «CE» est de s'assurer que pendant la réalisation du sous-système les obligations découlant du dossier technique ont été remplies.
 - 5.2. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, de préfabrication, aux installations d'essai et plus généralement en tous lieux qu'il pourrait juger nécessaires à l'accomplissement de sa mission. L'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté doit lui remettre ou lui faire remettre tous documents utiles à cet effet et notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.
 - 5.3. L'organisme notifié pour vérifier la réalisation effectue périodiquement des audits afin de s'assurer que les dispositions de la directive sont respectées; il fournit à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Il peut exiger d'être convoqué à certaines phases du chantier.
 - 5.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il fournit un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.
6. Le dossier complet visé au paragraphe 4 est déposé en appui de l'attestation de conformité délivré par l'organisme notifié chargé de la vérification du sous-système en ordre de marche auprès de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté. Le dossier est joint à la déclaration «CE» de vérification que l'entité adjudicatrice adresse à l'autorité tutelle de l'État membre concerné.

Une copie du dossier est conservée par l'entité adjudicatrice pendant toute la durée de vie du sous-système. Il est communiqué aux autres États membres qui en font la demande.
7. Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant:
 - les demandes de vérification «CE» reçues,
 - les attestations de conformité délivrées,
 - les attestations de conformité refusées.
8. Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification «CE» sont rédigés dans une langue officielle de l'État membre où est établie l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, ou dans une langue acceptée par celle-ci.

ANNEXE VIII

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

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

Proposition de décision du Conseil modifiant la décision 92/511/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 en vue d'accroître l'aide financière à moyen terme à la Bulgarie

(94/C 134/06)

COM(94) 118 final — 94/0103(CNS)

(Présentée par la Commission le 21 avril 1994)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 235,

vu la proposition de la Commission, présentée après consultation du comité monétaire,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant que, par la décision 92/511/CEE du Conseil ⁽¹⁾, la Communauté a décidé d'accorder à la Bulgarie un prêt à moyen terme d'un montant maximal de 110 millions d'écus en principal, afin d'assurer la viabilité de sa balance des paiements et de renforcer ses réserves; que ce prêt n'a pas été décaissé par la Commission étant donné que la Bulgarie ne remplissait pas les conditions prévues à cet effet et en raison de la suspension de l'accord de financement pour 1992/1993 avec le Fonds monétaire international (FMI);

considérant que les autorités bulgares ont arrêté avec le FMI un programme économique pour 1994 bénéficiant d'un nouvel accord de confirmation;

considérant que les autorités bulgares et le comité consultatif bancaire des créanciers commerciaux de ce pays sont arrivés en novembre 1993 à un accord sur les conditions d'une réduction de l'encours et du service de la dette, qui doit être mis en œuvre dans le courant de 1994;

considérant que l'économie bulgare a subi des pertes importantes dues à une stricte observation des sanctions imposées par les Nations unies à l'encontre de la Serbie et du Monténégro;

considérant que les autorités bulgares ont sollicité une aide financière du Groupe des Vingt-quatre pays industrialisés et de l'Union européenne et que, même après le versement de l'aide financière qui pourrait être accordée par le FMI et la Banque mondiale et le report de l'aide financière octroyée par le Groupe des Vingt-quatre pour 1991, il reste à couvrir un besoin de financement de quelque 330 millions de dollars des États-Unis en 1994, afin de renforcer les réserves de la Bulgarie, de mener à

bien la mise en œuvre de l'accord sur la réduction de l'encours et du service de la dette et d'éviter une nouvelle compression des importations susceptible de compromettre gravement la réalisation des objectifs qui sous-tendent le nouveau programme économique du gouvernement;

considérant que l'octroi par la Communauté d'un prêt à moyen terme à la Bulgarie est une mesure propre à aider le pays à faire face à ses besoins accrus au titre de la balance des paiements; qu'il convient dès lors de relever en conséquence le montant maximal du prêt prévu par la décision 92/511/CEE;

considérant que la Commission, en sa qualité de coordinateur de l'aide fournie par le Groupe des Vingt-quatre pays industrialisés, a invité ceux-ci à accorder une aide complémentaire au titre de la balance des paiements à la Bulgarie;

considérant que le prêt de la Communauté devra être géré par la Commission;

considérant que le traité ne prévoit pas, pour l'adoption de la présente décision, d'autres pouvoirs que ceux de l'article 235,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article unique

La décision 92/511/CEE du Conseil est modifiée comme suit.

1) À l'article 1^{er} paragraphe 1, les termes «110 millions d'écus» sont remplacés par «150 millions d'écus».

2) L'article 3 paragraphe 2 est modifié comme suit.

«2. La deuxième tranche ne sera pas décaissée avant le quatrième trimestre de 1994, sous réserve des dispositions de l'article 2 paragraphe 2 et pour autant que des progrès satisfaisants aient été constatés dans l'application par la Bulgarie de l'accord de confirmation du FMI.»

⁽¹⁾ JO n° L 317 du 31. 10. 1992, p. 94.

**Proposition de décision du Conseil portant attribution d'une aide macrofinancière
complémentaire à la Roumanie**

(94/C 134/07)

COM(94) 118 final — 94/0104(CNS)

(Présentée par la Commission le 21 avril 1994)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 235,

vu la proposition de la Commission, présentée après consultation du comité monétaire,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant que la Roumanie entreprend des réformes politiques et économiques fondamentales et a décidé d'adopter un modèle d'économie de marché;

considérant que la Roumanie et l'Union européenne ont conclu un accord européen établissant une relation d'association;

considérant que, par la décision 91/384/CEE⁽¹⁾, le Conseil a décidé d'accorder à la Roumanie une aide financière à moyen terme d'un montant de 375 millions d'écus afin d'assurer la viabilité de la balance des paiements de ce pays; que, par la décision 92/551/CEE⁽²⁾, le Conseil a décidé d'accorder à la Roumanie une aide financière complémentaire d'un montant de 80 millions d'écus;

considérant, toutefois, que des mesures complémentaires d'ajustement et de réforme sont nécessaires en Roumanie pour réduire le taux d'inflation, libéraliser le régime des changes, renforcer la discipline financière des entreprises et accélérer la privatisation;

considérant que la Roumanie a conclu, en décembre 1993, un accord de principe avec le Fonds monétaire international (FMI), sur un nouveau programme économique qui bénéficiera d'un accord de confirmation de cette institution internationale;

considérant que les autorités roumaines ont demandé une assistance financière des institutions financières internationales, de l'Union européenne et d'autres donateurs bilatéraux; que, même après le versement des ressources susceptibles d'être fournies par le FMI et la Banque mondiale, il y a un besoin de financement à couvrir de 275 millions de dollars des États-Unis pendant la durée d'application du programme pour renforcer la situation des réserves internationales du pays, éviter l'instabilité des taux de change et de nouvelles compressions des importations qui risqueraient de compromettre sérieusement la réalisation des objectifs qui sous-tendent le nouveau programme économique du gouvernement;

considérant que l'attribution par la Communauté européenne d'un nouveau prêt à moyen terme à la Roumanie est une mesure propre à soutenir la balance des paiements et à renforcer les réserves internationales de ce pays;

considérant que le prêt de la Communauté européenne doit être géré par la Commission;

considérant que le traité ne prévoit pas, pour l'adoption de la présente décision, d'autres pouvoirs que ceux établis par l'article 235,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La Communauté européenne accorde à la Roumanie un prêt à moyen terme d'un montant maximal de 125 millions d'écus en principal, pour une durée maximale de sept ans, afin de contribuer à la viabilité de sa balance des paiements et au renforcement de ses réserves internationales.
2. À cette fin, la Commission est habilitée à emprunter, au nom de la Communauté européenne, les ressources nécessaires qui seront mises à la disposition de la Roumanie sous la forme d'un prêt.
3. Ce prêt sera géré par la Commission en concertation étroite avec le comité monétaire et d'une manière qui soit compatible avec tout accord conclu entre le Fonds monétaire international (FMI) et la Roumanie.

Article 2

1. La Commission est habilitée à négocier avec les autorités roumaines, après consultation du comité monétaire, les conditions de politique économique dont est assorti le prêt. Ces conditions sont compatibles avec les accords visés à l'article 1^{er} paragraphe 3.
2. La Commission vérifie périodiquement, en collaboration avec le comité monétaire et en étroite coordination avec le FMI, que la politique économique de la Roumanie est conforme aux objectifs du prêt et que ses conditions sont remplies.

Article 3

1. Le prêt est mis à la disposition de la Roumanie en deux tranches. Sous réserve des dispositions de l'article 2 paragraphe 1, le versement de la première tranche est subordonné à l'approbation de l'accord de confirmation par le conseil d'administration du FMI.

⁽¹⁾ JO n° L 208 du 30. 7. 1991, p. 64.

⁽²⁾ JO n° L 353 du 3. 12. 1992, p. 30.

2. La seconde tranche ne sera pas débloquée avant le quatrième trimestre de 1994 sous réserve des dispositions de l'article 2 paragraphe 2 et de la mise en œuvre satisfaisante de l'«accord de confirmation» par la Roumanie.
3. Les fonds seront versés à la Banque nationale de Roumanie.

Article 4

1. Les opérations d'emprunt et de prêt visées à l'article 1^{er} sont effectuées en appliquant la même date de valeur et n'impliquent pour la Communauté ni transformation d'échéance, ni risque de change ou de taux d'intérêt, ni aucun autre risque commercial.
2. La Commission prend les mesures nécessaires, si la Roumanie le souhaite, pour qu'une clause de remboursement anticipé figure dans les conditions du prêt et puisse être appliquée.
3. À la demande de la Roumanie et si les circonstances permettent une réduction du taux d'intérêt des prêts, la Commission peut refinancer tout ou partie de

ces emprunts initiaux ou réaménager les conditions financières pertinentes. Les opérations de refinancement ou de réaménagement sont faites dans les conditions prévues au paragraphe 1 et n'ont pas pour effet d'allonger la durée moyenne des emprunts visés ou d'augmenter le montant, exprimé au taux de change courant, du capital restant dû à la date des opérations en question.

4. Tous les coûts connexes supportés par la Communauté pour conclure et réaliser l'opération prévue par la présente décision sont à la charge de la Roumanie.

5. Le comité monétaire est tenu informé du déroulement des opérations visées aux paragraphes 2 et 3 au moins une fois par an.

Article 5

La Commission adresse au moins une fois par an au Parlement européen et au Conseil un rapport, comportant une évaluation, sur la mise en œuvre de la présente décision.