

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	I <i>Communications</i>	
	Conseil	
2003/C 270 E/01	Position commune (CE) n° 53/2003 du 26 juin 2003 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires	1
2003/C 270 E/02	Position commune (CE) n° 54/2003 du 26 juin 2003 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel	7
2003/C 270 E/03	Position commune (CE) n° 55/2003 du 26 juin 2003 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire)	25
2003/C 270 E/04	Position commune (CE) n° 56/2003 du 26 juin 2003 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil instituant une Agence ferroviaire européenne («règlement instituant une Agence»)	48

I

(Communications)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 53/2003

arrêtée par le Conseil le 26 juin 2003

**en vue de l'adoption de la directive 2003/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ...
modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer
communautaires**

(2003/C 270 E/01)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

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

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁵⁾ prévoit que les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence se voient accorder un droit d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire et, au plus tard à partir de 2008, à l'ensemble du réseau pour les services de fret ferroviaire internationaux.
- (2) L'extension de ce droit d'accès à l'ensemble du réseau pour les services de fret ferroviaire internationaux dès le 1^{er} janvier 2006 devrait permettre d'accroître les bénéfices escomptés en termes de transfert vers d'autres modes de transport et de développement du fret ferroviaire international.
- (3) L'extension de ce droit d'accès à tous les types de services de fret ferroviaire à compter du 1^{er} janvier 2008, conformément au principe de libre prestation de services, devrait améliorer l'efficacité du rail par rapport aux autres modes de transport. Elle devrait également favoriser des transports durables dans les États membres et entre ceux-ci, en stimulant la concurrence et en permettant l'arrivée de nouveaux capitaux et de nouvelles entreprises.

(4) La Commission devrait examiner l'évolution des trafics, de la sécurité, des conditions de travail et de la situation des opérateurs induite par la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire et produire, avant le 1^{er} janvier 2007, un rapport sur cette évolution, assorti, le cas échéant, de nouvelles propositions permettant d'assurer les meilleures conditions possibles pour les économies des États membres, pour les entreprises ferroviaires et leurs salariés, comme pour les utilisateurs.

(5) Les services de fret ferroviaire offrent des possibilités considérables en termes de création de nouveaux services de transport et d'amélioration des services existants aux niveaux national et européen.

(6) Pour être pleinement compétitif, le secteur du fret ferroviaire doit de plus en plus offrir des services complets, y compris des services de transport entre les États membres et à l'intérieur de ceux-ci.

(7) La sécurité ferroviaire étant régie par la directive 2003/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ⁽⁶⁾ à l'intérieur d'un nouveau cadre réglementaire communautaire cohérent pour le secteur ferroviaire, il y a lieu d'abroger les dispositions relatives à la sécurité contenues dans la directive 91/440/CEE.

(8) Il convient donc de modifier la directive 91/440/CEE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 91/440/CEE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 7, le paragraphe 2 est supprimé à la date d'entrée en vigueur de la directive 2003/.../CE du Parlement européen et du Conseil.

⁽¹⁾ JO C 291 E du 26.11.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO C 61 du 14.3.2003, p. 131.

⁽³⁾ JO C 66 du 19.3.2003, p. 5.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 14 janvier 2003 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 26 juin 2003 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁵⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L ...

2) L'article 10 est modifié comme suit:

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

«3. Les entreprises ferroviaires relevant de l'article 2 se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, au réseau transeuropéen de fret ferroviaire défini à l'article 10 bis et à l'annexe I et, le 1^{er} janvier 2006 au plus tard, à l'ensemble du réseau ferroviaire, aux fins de l'exploitation des services de fret international.

En outre, le 1^{er} janvier 2008 au plus tard, les entreprises ferroviaires relevant de l'article 2 se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, aux infrastructures de tous les États membres aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire.»

b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut, en se fondant sur le droit public ou privé, les accords requis avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes, conformément aux dispositions de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (*).

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

c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. L'accès par le réseau ferré aux services liés aux activités ferroviaires visées aux paragraphes 1, 2 et 3 ainsi que la fourniture de ces services dans les terminaux et les ports qui desservent ou peuvent desservir plus d'un client final sont assurés à toutes les entreprises ferroviaires d'une manière non discriminatoire et transparente et les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent être soumises à des restrictions que s'il existe d'autres solutions viables par chemin de fer aux conditions du marché.»

d) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. Le 1^{er} janvier 2007 au plus tard, la Commission transmet au Parlement européen, au Comité économique et social européen, au Comité des régions et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive.

Ce rapport porte sur:

- la mise en œuvre de la présente directive dans les États membres et les travaux effectivement réalisés par les différentes instances concernées;
- l'évolution du marché, en particulier les tendances du trafic international, les activités menées par tous les acteurs sur le marché, y compris les nouveaux arrivants, et leur part de marché;
- les incidences sur le secteur des transports en général, notamment en ce qui concerne le transfert vers d'autres modes de transport;
- les incidences sur le niveau de sécurité dans chaque État membre;
- les conditions de travail dans le secteur pour chaque État membre.

Le cas échéant, le rapport est accompagné de propositions ou de recommandations appropriées concernant la poursuite de l'action communautaire en matière de développement du marché des transports ferroviaires et du cadre juridique le régissant.»

3) À l'article 10 ter, paragraphe 4, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) l'état du réseau ferroviaire européen.»

4) L'article 14 est supprimé.

Article 2

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2005. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à . . .

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL ⁽¹⁾

I. INTRODUCTION

Eu égard à l'article 71 du traité CE — et à l'article 156 dans le cas précis de la proposition législative relative à l'interopérabilité — et dans le cadre de la procédure de codécision applicable en vertu de l'article 251 du traité CE, le Conseil a arrêté une position commune sur chacune des quatre propositions législatives qui constituent ce que l'on appelle le «deuxième paquet ferroviaire» ⁽²⁾ ⁽³⁾, le 25 juin 2003.

Pour arrêter ses positions communes, le Conseil a tenu compte des avis rendus par le Parlement européen en première lecture, le 14 janvier 2003 ⁽⁴⁾, le Comité économique et social ⁽⁵⁾ et le Comité des régions ⁽⁶⁾.

L'objectif général de ce paquet législatif est la revitalisation du secteur ferroviaire dans l'Union européenne, revitalisation qui, d'une manière générale, correspondrait à l'achèvement du marché intérieur dans le secteur ferroviaire européen, tant pour les fournisseurs de services que pour les fabricants. L'abolition des quasi-monopoles et une concurrence accrue devraient entraîner une diminution des coûts par le biais d'économies d'échelle et encourager l'innovation; or, ces facteurs sont des conditions préalables au développement d'une industrie ferroviaire de niveau mondial dans l'Union européenne. En outre, ces mesures stimuleraient la compétitivité de ce mode de transport vis-à-vis d'autres modes de transport; cela contribuerait au rééquilibrage bien nécessaire de la répartition modale, en particulier dans le domaine du transport des marchandises, ce qui aurait des effets bénéfiques en termes de réduction des encombrements et de la pollution.

C'est dans ce contexte que le deuxième paquet ferroviaire vise à réaliser de nécessaires progrès dans les domaines de l'interopérabilité, de la sécurité et de l'accès au marché (pour le transport des marchandises). En outre, pour l'accomplissement des tâches hautement techniques et complexes liées à la mise au point des instruments nécessaires tels que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), les objectifs de sécurité communs (OSC) et les méthodes de sécurité communes (MSC), il est proposé de constituer un pool d'expertise européen sous la forme d'une Agence ferroviaire européenne, dont le rôle serait purement consultatif. Les experts qui en feraient partie mettraient ainsi en commun leurs compétences et contribueraient à l'élaboration de la réglementation communautaire; leur apport indépendant devrait s'inscrire dans une optique européenne plutôt que nationale.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Introduction

En raison des liens opérationnels évidents qui existent entre ces différentes propositions législatives, la Commission les a présentées comme formant un paquet et a demandé qu'elle soient traitées comme tel. Le Conseil a respecté cette approche et est parvenu à un accord unique et global sur ledit paquet, dont font partie les quatre propositions législatives soumises à la procédure de codécision ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Le présent exposé concerne toutes les positions communes relatives aux trois directives et au règlement qui constituent le «deuxième paquet ferroviaire».

⁽²⁾ La Commission a présenté ses propositions le 25 janvier 2002.

— Sécurité: JO C 126 E du 28.5.2002, p. 332.

— Interopérabilité: JO C 126 E du 28.5.2002, p. 312.

— Agence ferroviaire européenne: JO C 126 E du 28.5.2002, p. 323.

— Développement de chemins de fer communautaires: JO C 291 E du 26.11.2002, p. 1.

⁽³⁾ La recommandation de décision du Conseil autorisant la Commission à négocier les conditions d'adhésion de la Communauté à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (doc. 5726/02 TRANS 20) fait également partie de ce paquet.

⁽⁴⁾ Non encore publiés au Journal officiel.

⁽⁵⁾ JO C 61 du 14.3.2003, p. 131.

⁽⁶⁾ JO C 66 du 19.3.2003, p. 5.

⁽⁷⁾ Cet accord politique porte sur le paquet entier et donc aussi sur l'adoption de la résolution du Conseil mentionnée à la note de bas de page n° 3.

Le Conseil, en adoptant une position commune sur le deuxième paquet ferroviaire, a démontré qu'il soutenait l'économie générale de ce train de mesures législatives; il faut y voir la détermination du Conseil à revitaliser le secteur ferroviaire dans l'UE, une revitalisation bien nécessaire pour lui permettre de regagner une part équitable du marché. Toutefois, il importait également de prendre en compte la complexité du secteur ferroviaire, au regard d'un certain nombre de considérations techniques, financières, socio-économiques et, dans certains cas, politiques.

Observations spécifiques concernant chacun des projets de directives et le projet de règlement

a) *Directive du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité*

Les efforts visant à une plus grande efficacité du système ferroviaire communautaire ne doivent en aucun cas compromettre les niveaux de sécurité élevés qui existent. En fait, toute action d'harmonisation devrait non seulement maintenir ces niveaux de sécurité mais aussi chercher à les relever à chaque fois que cela est indiqué et réalisable, tout en respectant les principes qui régissent le bon fonctionnement du marché intérieur. Le Conseil a tenu compte de ces éléments pour examiner avec le plus grand soin toutes les dispositions pertinentes de cette directive.

Par souci de clarté, les objectifs de sécurité communs (OSC) (article 7) et les méthodes de sécurité communes (MSC) (article 6) sont désormais traités dans des articles distincts; en outre, il est prévu que ces objectifs et méthodes soient introduits progressivement. Ainsi, pour l'élaboration d'une première et d'une seconde série d'OSC et de MSC, des délais spécifiques et des précisions quant à leur teneur sont maintenant prévus.

Le Conseil reconnaît que la création d'un cadre réglementaire commun ne saurait empêcher les États membres de chercher à améliorer encore les niveaux de sécurité — au-delà des niveaux découlant des normes communes — de leurs systèmes ferroviaires; en même temps, il faut éviter de compromettre le bon fonctionnement du marché intérieur. Sur cette toile de fond, la position commune du Conseil prévoit (article 8, paragraphe 4) que, après l'adoption des OCM, un État membre peut instaurer une nouvelle règle de sécurité nationale exigeant un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC. Avant d'adopter une telle règle, l'État membre doit toutefois consulter au préalable les parties intéressées et en informer la Commission. Au cas où la règle est susceptible d'affecter les activités, sur le territoire de l'État membre concerné, des entreprises ferroviaires d'autres États membres, une procédure de notification spécifique s'applique (article 8, paragraphe 5).

Par ailleurs, la position commune du Conseil contient un nouvel article qui concerne l'agrément de sécurité des gestionnaires d'infrastructure (article 11). Pour ce qui est de l'article 13, les dispositions relatives à l'accès aux services de formation ont été renforcées; dans le même temps, les exigences de base auxquelles doit satisfaire le personnel de bord ont été supprimées étant donné qu'elles feront rapidement l'objet d'une spécification technique d'interopérabilité (STI). S'agissant de l'harmonisation des certificats de sécurité (article 15), l'étape intermédiaire correspondant à des lignes directrices non contraignantes a été jugée inutile.

Le texte a subi de nombreuses autres modifications d'ordre technique, dont celles concernant les tâches de l'autorité de sécurité (article 16), ainsi que plusieurs changements apportés aux annexes techniques.

Le Conseil a pu accepter les amendements 4 et 61 ainsi que, dans une certaine mesure, la teneur des amendements 12, 16, 37, 56, 57 et 59.

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

Le Conseil a retenu, dans sa position commune, le principe selon lequel les dispositions de la directive sont applicables à l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Union européenne. Néanmoins, en raison d'un certain nombre de considérations financières et économiques, la position commune permet, par rapport à la proposition de la Commission, une introduction plus progressive des spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Un premier groupe de nouvelles STI et/ou de modifications des STI devra être élaboré et adopté en janvier 2009 au plus tard (article 2, paragraphe 2); en outre, l'objet des nouvelles STI de ce premier groupe est précisé (article 2, paragraphe 15). En ce qui concerne l'application d'une STI donnée, certaines catégories de lignes et de matériel roulant ont été ajoutées à l'annexe III, et la possibilité de créer, au besoin, de nouvelles sous-catégories à l'intérieur de ces catégories a été introduite, ce qui permettra d'appliquer la spécification technique concernée de manière aussi rentable que possible. L'article 1^{er}, paragraphe 6, et l'article 2, paragraphe 2, augmentent les possibilités d'exemption de l'application des prescriptions découlant d'une STI.

La position commune introduit par rapport à la proposition de la Commission d'autres changements qui portent sur un grand nombre de points techniques mineurs, y compris des points qui font partie des annexes.

Le Conseil a accepté l'amendement 8 et considère que sa position contient des éléments qui correspondent à l'esprit des amendements 6, 13 et 15.

c) *Règlement du Parlement européen et du Conseil instituant une Agence ferroviaire européenne*

Le Conseil est convaincu qu'une Agence ferroviaire européenne peut apporter une contribution très appréciable au processus législatif et à d'autres aspects relatifs à une revitalisation du secteur ferroviaire européen. Dans cette optique, les modifications introduites par la position commune du Conseil n'affectent pas de manière sensible la teneur de la proposition de la Commission. Ces modifications portent sur les missions et compétences de l'agence, la consultation des autres parties intéressées, la composition de ses groupes de travail et de son conseil d'administration et son régime linguistique. Dans plusieurs cas, le Conseil a choisi de s'inspirer de dispositions analogues des règlements instituant d'autres organismes communautaires tels que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) ou encore l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

À maints égards, la position commune du Conseil reprend, en partie ou en substance, les amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture; c'est le cas des amendements 9, 22, 32 et 36. Pour ce qui est des amendements 2, 5, 14 et 35, qui ont trait à la composition des groupes de travail et du conseil d'administration, la position commune du Conseil prévoit que lesdits groupes soient composés de représentants du secteur ferroviaire et des utilisateurs concernés (article 3); de même, les dispositions relatives à la composition du conseil d'administration ont été modifiées. Dans ce cas, le changement réside notamment en ceci que chaque État membre dispose désormais d'un représentant (article 26).

En ce qui concerne les visites de représentants de l'agence dans les États membres, le Conseil estime que l'article 33 tel qu'il apparaît dans sa position commune correspond largement à l'amendement 37 du Parlement.

S'agissant du régime linguistique de l'agence, l'article 35 de la position commune prévoit qu'il revient au conseil d'administration d'en décider, cette instance étant, de l'avis du Conseil, la mieux placée pour le faire en tenant compte de tous les facteurs pertinents, comme le rapport coût/efficacité. Le Conseil n'a donc pas été en mesure d'accepter l'amendement 38, dont il estimait qu'il alourdirait par trop le fonctionnement de l'agence et serait incompatible avec les contraintes qui pèsent sur le budget communautaire en général, compte tenu également de l'adhésion des nouveaux États membres à compter du 1^{er} mai 2004.

d) *Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires*

Dans le cadre de l'accord global sur la position commune du Conseil, c'est à l'évidence le champ d'application et le calendrier de l'accès au marché qui constituaient les éléments les plus importants du compromis politique global auquel est parvenu le Conseil. Aussi celui-ci n'a-t-il pas pu accepter les amendements 2 et 4, qui visaient à élargir de manière considérable le champ d'application de la directive en y incluant le transport de voyageurs par chemin de fer.

Les dispositions relatives à l'accès au marché qui figurent dans la position commune peuvent être résumées comme suit:

- Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, le 1^{er} janvier 2006 au plus tard, à l'ensemble du réseau ferroviaire, aux fins de l'exploitation des services de fret international;
- le 1^{er} janvier 2008 au plus tard, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, aux infrastructures de tous les États membres aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire

Par ailleurs, le 1^{er} janvier 2007 au plus tard, la Commission soumettra un rapport sur la mise en œuvre de la directive relative à l'accès au marché. En outre, il convient de noter à cet égard que la Commission a fait une déclaration faisant part de son intention de présenter au Parlement européen et au Conseil, d'ici à la fin 2003, une proposition relative à l'instauration d'un permis de conduire européen de conducteur de train.

S'agissant des dispositions susvisées concernant l'accès au marché ainsi que la date d'entrée en vigueur, le Conseil, par souci de clarté, a opté pour des dates précises plutôt que de lier ces dates à celle de la publication au Journal officiel comme proposé au départ: cela signifie qu'il a accepté l'amendement 11. Le Conseil considère que ce choix de présentation adresse un message clair à toutes les parties intéressées. En outre, le Conseil a accepté, en substance, les amendements 1, 5, 7 et 9, qui visent à maintenir les références au Réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF). En fait, les amendements 7 et 9 ont été repris tels quels, tandis que les autres amendements ont largement été pris en compte (voir l'article 1, paragraphe 2).

POSITION COMMUNE (CE) N° 54/2003

arrêtée par le Conseil le 26 juin 2003

en vue de l'adoption de la directive 2003/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

(2003/C 270 E/02)

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

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

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

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

considérant ce qui suit:

(1) Conformément aux articles 154 et 155 du traité, la Communauté contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens dans le secteur des transports. Afin de réaliser ces objectifs, la Communauté doit mettre en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques.

(2) En ce qui concerne le secteur ferroviaire, une première mesure a été prise avec l'adoption de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 ⁽⁵⁾. Afin de réaliser les objectifs de cette directive, des projets de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ont été élaborés par l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF), désignée comme organisme commun représentatif dans le cadre de ladite directive, et ont été adoptés par la Commission le 30 mai 2002.

⁽¹⁾ JO C 126 E du 28.5.2002, p. 312.

⁽²⁾ JO C 61 du 14.3.2003, p. 131.

⁽³⁾ JO C 63 du 19.3.2003, p. 5.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 14 janvier 2003 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 26 juin 2003 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁵⁾ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

(3) La Commission a adopté le 10 septembre 1999 un rapport adressé au Parlement européen et au Conseil qui donnait une première évaluation des progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Dans sa résolution du 17 mai 2000, le Parlement européen a demandé à la Commission de présenter des propositions de révision de la directive 96/48/CE sur la base du modèle retenu pour la directive 2001/16/CE ⁽⁶⁾.

(4) La directive 2001/16/CE instaure, comme la directive 96/48/CE, des procédures communautaires pour la préparation et l'adoption de STI, ainsi que des règles communes pour l'évaluation de la conformité à ces STI. L'AEIF, également désignée comme organisme commun représentatif, a été chargée de mettre au point le premier groupe de STI.

(5) Le travail de mise au point des STI dans le domaine de la grande vitesse, l'application de la directive 96/48/CE à des projets concrets et les travaux du comité mis en place conformément à ladite directive ont permis de tirer un certain nombre d'enseignements, qui ont conduit la Commission à proposer des changements dans les deux directives sur l'interopérabilité ferroviaire.

(6) À la suite de l'adoption du règlement (CE) n° .../2003 instituant une Agence ferroviaire européenne («règlement instituant l'Agence») ⁽⁷⁾, d'une part, et de la directive 2003/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... sur la sécurité ferroviaire ⁽⁸⁾, d'autre part, il est nécessaire de reformuler certaines dispositions des directives 96/48/CE et 2001/16/CE. En particulier, dès que l'Agence sera mise en place, c'est elle qui sera mandatée par la Commission pour élaborer tout projet de STI, nouvelle ou à réviser.

(7) L'entrée en vigueur des directives 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁹⁾, 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽¹⁰⁾, et 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et

⁽⁶⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L ...

⁽⁸⁾ JO L ...

⁽⁹⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.

⁽¹⁰⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 26.

la certification en matière de sécurité⁽¹⁾ a des conséquences sur la mise en œuvre de l'interopérabilité. L'extension des droits d'accès doit se faire, comme dans le cas des autres modes de transport, parallèlement à la mise en œuvre des mesures connexes d'harmonisation nécessaires. Par conséquent, il est nécessaire de mettre en œuvre l'interopérabilité sur la totalité du réseau en élargissant progressivement le champ d'application territorial de la directive 2001/16/CE. Il convient également d'étendre la base juridique de la directive 2001/16/CE pour y inclure l'article 71 du traité, sur lequel la directive 2001/12/CE est fondée.

- (8) Le Livre blanc sur la politique européenne des transports annonce la présente directive, qui constitue un élément de la stratégie de la Commission pour revitaliser le rail et, par conséquent, pour rééquilibrer l'utilisation des modes de transport, poursuivant ainsi l'objectif ultime de décongestion des routes en Europe.
- (9) Les STI mises au point dans le cadre de la directive 96/48/CE ne concernent pas explicitement les travaux de renouvellement des infrastructures et du matériel roulant, ni les remplacements effectués dans le cadre d'un entretien préventif. Cette application est, cependant, prévue dans le cadre de la directive 2001/16/CE, et il convient d'harmoniser les deux directives sur ce point.
- (10) La mise au point des STI dans le domaine de la grande vitesse a montré qu'il est nécessaire de clarifier la relation entre les exigences essentielles de la directive 96/48/CE et les STI, d'une part, et les normes européennes et autres documents à vocation normative, d'autre part. En particulier, il convient de bien faire la différence entre les normes ou parties de normes qu'il est indispensable de rendre obligatoires pour atteindre les objectifs de ladite directive et les normes «harmonisées» qui ont été mises au point dans l'esprit de la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation.
- (11) En règle générale, les spécifications européennes sont mises au point dans l'esprit de la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation. Elles permettent d'obtenir une présomption de conformité par rapport à certaines exigences essentielles de la directive 96/48/CE, notamment dans le cas des constituants d'interopérabilité et des interfaces. Ces spécifications européennes (ou les parties applicables de celles-ci) ne sont pas obligatoires et aucune référence explicite ne peut y être faite dans les STI. Les références de ces spécifications européennes font l'objet d'une publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, et les États membres publient les références des normes nationales qui transposent les normes européennes.
- (12) Dans certains cas, lorsque cela est strictement nécessaire pour réaliser les objectifs de la présente directive, les STI peuvent contenir une référence explicite à des normes ou spécifications européennes. Cette référence explicite a des conséquences qu'il convient de préciser; en particulier, ces

normes ou spécifications européennes deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable.

- (13) C'est la STI qui fixe toutes les conditions à respecter par un constituant d'interopérabilité, ainsi que la procédure à suivre pour l'évaluation de la conformité. De plus, il faut préciser que tout constituant doit être soumis à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans les STI et être accompagné du certificat correspondant.
- (14) Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire de demander aux États membres d'attribuer un code d'identification à chaque véhicule mis en service. Le véhicule devrait être ensuite enregistré dans un registre national du matériel roulant. Les registres doivent pouvoir être consultés par tous les États membres et par certains acteurs économiques de la Communauté. Ils devraient être cohérents en ce qui concerne le format des données. Les registres devraient, par conséquent, faire l'objet de spécifications communes, fonctionnelles et techniques.
- (15) Il y a lieu de préciser la procédure à suivre dans le cas des exigences essentielles applicables à un sous-système mais qui n'ont pas encore fait l'objet de spécifications détaillées dans la STI correspondante. Dans un tel cas, il convient que les organismes chargés des procédures d'évaluation de la conformité et de vérification soient ceux déjà notifiés dans le cadre de l'article 20 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE.
- (16) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁽²⁾.
- (17) Il convient de préciser la définition du matériel roulant figurant à l'annexe I de la directive 96/48/CE. Ladite directive devrait concerner aussi le matériel roulant conçu pour circuler uniquement sur des lignes aménagées pour des vitesses élevées, à des vitesses de l'ordre de 200 km/h.
- (18) L'application de la présente directive devrait préserver autant que possible les travaux déjà entrepris dans le cadre des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que l'application de ces directives par les États membres dans le cadre de projets qui sont à un stade avancé d'élaboration lors de l'entrée en vigueur de la présente directive.
- (19) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de son caractère transeuropéen reconnu par le traité, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré par l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

⁽¹⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée par la décision 2002/844/CE de la Commission (JO L 289 du 26.10.2002, p. 30).

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (20) Les STI applicables au système ferroviaire à grande vitesse en ce qui concerne les infrastructures, le matériel roulant, l'énergie, le contrôle-commande et la signalisation, l'exploitation et la maintenance ont été adoptées le 30 mai 2002 par la Commission. Les projets de STI visés à l'article 1^{er}, point 5), et à l'article 2, point 5), visent le réexamen de ces STI ou l'adoption de nouvelles STI.
- (21) Étant donné qu'un projet de référentiel de règles techniques concernant le degré actuel d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel est en cours d'élaboration conformément à l'article 25 de la directive 2001/16/CE, il est nécessaire d'actualiser ces règles techniques en vue de l'extension du champ d'application prévue par ladite directive, en tenant compte, en outre, de la première série de STI qui doivent être adoptées d'ici 2004.
- (22) Nonobstant les exclusions du champ d'application de la directive 2001/16/CE, l'application volontaire des dispositions pertinentes de ladite directive par les États membres à l'échelon national devrait être encouragée aux fins d'une rentabilité et d'économies d'échelle accrues dans le secteur de la fabrication.
- (23) Il convient, dès lors, de modifier les directives 96/48/CE et 2001/16/CE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

- 1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

1. La présente directive a pour objet d'établir les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser, au sein du territoire communautaire, l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse tel qu'il est décrit à l'annexe I.

Ces conditions concernent le projet, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système qui seront mis en service après le ... (*), ainsi que les qualifications et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation.

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

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

- c) de contribuer à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.»

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

«j) "paramètre fondamental": toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle, critique au plan de l'interopérabilité et qui doit faire l'objet d'une décision ou d'une recommandation selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, avant la mise au point des projets complets de STI;

k) "cas spécifique": toute partie du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse qui nécessite des dispositions particulières, temporaires ou définitives, dans les STI, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence vis-à-vis du système existant. Ceci peut comprendre notamment les cas des lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du territoire de la Communauté, le gabarit, l'écartement des rails ou l'espace entre les voies;

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

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

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

o) "système ferroviaire existant": l'ensemble, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau ferroviaire existant, et les matériels roulants existants de toutes catégories et origine qui parcourent ces infrastructures;

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

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

- 4) L'article 5 est modifié comme suit:

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

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

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

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

«3. Chaque STI, dans la mesure où cela est nécessaire pour réaliser les objectifs visés à l'article 1^{er}:

- a) indique le champ d'application visé (partie du réseau ou du matériel roulant indiqués à l'annexe I, sous-système ou partie de sous-système indiqués à l'annexe II);
- b) précise les exigences essentielles pour le sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes;
- c) définit les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le sous-système et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes. Si nécessaire, ces spécifications peuvent différer selon l'usage du sous-système, par exemple selon les catégories de lignes et/ou de matériel roulant prévus à l'annexe I;
- d) détermine les constituants d'interopérabilité et les interfaces qui doivent faire l'objet de spécifications européennes, dont les normes européennes, qui sont nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse;
- e) indique, dans chaque cas envisagé, les procédures qui doivent être utilisées pour évaluer, d'une part, la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, ou, d'autre part, la vérification "CE" des sous-systèmes. Ces procédures se basent sur les modules définis dans la décision 93/465/CEE;
- f) indique la stratégie de mise en œuvre de la STI. En particulier, il est nécessaire de préciser les étapes à franchir pour passer progressivement de la situation existante à la situation finale où le respect de la STI est généralisé;
- g) indique, pour le personnel concerné, les compétences professionnelles et les conditions d'hygiène et de sécurité au travail requises pour l'exploitation et la maintenance du sous-système ainsi que pour la mise en œuvre de la STI.»;

c) le paragraphe suivant est inséré:

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

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

«Article 6

1. Les projets de STI et les modifications ultérieures des STI sont élaborés sur mandat de la Commission, déterminé selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2. Ils sont élaborés sous la responsabilité de l'Agence, conformément aux articles 3 et 12 du règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil du ... instituant une Agence ferroviaire européenne ("règlement instituant l'Agence") (*) et en coopération avec les groupes de travail visés auxdits articles.

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

2. L'Agence est chargée de préparer la révision et la mise à jour des STI et de faire toute recommandation utile au comité visé à l'article 21, afin de tenir compte de l'évolution des techniques ou des exigences sociales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans ce but, les partenaires sociaux sont consultés avant la soumission du projet de STI au comité visé à l'article 21, en vue de son adoption ou de sa révision.

Les partenaires sociaux sont consultés dans le cadre du comité de dialogue sectoriel mis en place conformément à la décision 98/500/CE de la Commission (**). Les partenaires sociaux émettent leur avis dans un délai de trois mois.

(*) JO L ...

(**) JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.»

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

«Article 7

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

- a) pour un projet de ligne nouvelle, de renouvellement ou de réaménagement de ligne existante ou pour tout élément visé à l'article 1^{er}, paragraphe 1, se trouvant à un stade avancé de mise au point ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;
- b) pour tout projet de renouvellement ou de réaménagement de ligne existante lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux de la ligne existante;

- c) pour un projet de ligne nouvelle, de renouvellement ou de réaménagement de ligne existante réalisé sur le territoire de cet État membre lorsque le réseau ferroviaire de celui-ci est enclavé ou isolé par la mer du réseau ferroviaire du reste du territoire de la Communauté;
- d) pour tout projet de renouvellement, d'extension ou de réaménagement d'une ligne existante, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire de l'État membre;
- e) lorsque, à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes.

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

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

«En particulier, ils ne peuvent pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi.»

8) L'article 10 est modifié comme suit:

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

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

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

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

c) les paragraphes 4 et 5 sont supprimés.

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

«Article 11

Lorsqu'il apparaît à un État membre ou à la Commission que des spécifications européennes utilisées directement ou indirectement aux fins de la présente directive ne satisfont pas aux exigences essentielles, le retrait partiel ou total de ces spécifications des publications où elles sont inscrites, ou leur amendement, peut être décidé selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, après consultation du comité institué par la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (*).

(*) JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée par la directive 98/48/CE (JO L 217 du 5.8.1998, p. 18).»

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

«Article 14

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

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

En particulier, chaque État membre vérifie la compatibilité de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent.

2. Il appartient à chaque État membre de vérifier lors de la mise en service, et ensuite régulièrement, que ces sous-systèmes sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant. À cette fin, les procédures d'évaluation et de vérification prévues dans les STI structurelles et fonctionnelles concernées sont utilisées.

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

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

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

- a) le registre respecte les spécifications communes définies au paragraphe 5;
- b) le registre est tenu et mis à jour par un organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire;
- c) le registre est accessible aux autorités de sécurité et aux organismes d'enquête désignés dans le cadre des articles 16 et 21 de la directive 2003/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (*); il est également accessible, pour toute demande légitime, aux organismes de contrôle désignés dans le cadre de l'article 30 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (**), à l'Agence, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures.

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

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

- a) références de la déclaration "CE" de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;
- b) références du registre du matériel roulant visé à l'article 22 bis;
- c) identification du propriétaire du véhicule ou de son locataire;

- d) restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;
- e) données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien du véhicule.

(*) JO L ...

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

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

«En particulier, ils ne peuvent pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration "CE" de vérification.»

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

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

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

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

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

«Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se basant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus à l'article 22 bis.»

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

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

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

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

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

«Article 21

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (*) s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

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

(*) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.»

- 17) Les articles suivants sont insérés:

«Article 21 bis

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

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

Article 21 ter

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

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

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

Article 21 quater

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

(*) JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.»

18) L'article suivant est inséré:

«Article 22 bis

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

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

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

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

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

«En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, dans le cadre de la présente directive, les licences, dans le cadre de la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires (*), et les certificats de sécurité, dans le cadre de la directive 2003/.../CE (**), ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.

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

Article 2

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

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

(*) Numéro de la directive sur la sécurité ferroviaire.

2) À l'article 1^{er}, le paragraphe 3 suivant est ajouté:

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

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

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

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

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

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

3) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point h) est supprimé;

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

- l) "réaménagement": les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;
 - m) "renouvellement": les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;»;
- c) les points suivants sont ajoutés:
- «o) "substitution dans le cadre d'un entretien": le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur;
 - p) "mise en service": l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal.».

4) L'article 5 est modifié comme suit:

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

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

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

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

- c) le paragraphe suivant est ajouté:

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

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

«Article 6

1. Les projets de STI et les modifications ultérieures des STI sont élaborés sur mandat de la Commission déterminé selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2. Ils sont élaborés sous la responsabilité de l'Agence, conformément aux articles 3 et 12 du règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil du ... instituant une Agence ferroviaire européenne ("règlement instituant l'Agence") (*) et en coopération avec les groupes de travail visés auxdits articles.

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

2. L'Agence est chargée de préparer la révision et la mise à jour des STI et de faire toute recommandation utile au comité visé à l'article 21, afin de tenir compte de l'évolution des techniques ou des exigences sociales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans ce but, les partenaires sociaux sont consultés avant la soumission du projet de STI au comité visé à l'article 21, en vue de son adoption ou de sa révision.

Les partenaires sociaux sont consultés dans le cadre du comité de dialogue sectoriel mis en place conformément à la décision 98/500/CE de la Commission (**). Les partenaires sociaux émettent leur avis dans un délai de trois mois.

(*) JO L ...

(**) JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.»

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

«a) pour un projet de ligne nouvelle, de renouvellement ou de réaménagement de ligne existante ou pour tout élément visé à l'article 1^{er}, paragraphe 1, se trouvant à un stade avancé de mise au point ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;».

7) L'article 10 est modifié comme suit:

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

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

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

«3. Les États membres considèrent qu'un constituant d'interopérabilité satisfait aux exigences essentielles s'il

est conforme aux conditions fixées par les STI correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions.»;

c) les paragraphes 4 et 5 sont supprimés.

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

«Article 11

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

9) L'article 14 est modifié comme suit:

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

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

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

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

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

c) les paragraphes suivants sont ajoutés:

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

a) le registre respecte les spécifications communes définies au paragraphe 5;

b) le registre est tenu et mis à jour par un organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire;

- c) le registre est accessible aux autorités de sécurité et aux organismes d'enquête désignés dans le cadre des articles 16 et 21 de la directive 2003/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... sur la sécurité des entreprises de chemin de fer communautaires ("directive sur la sécurité ferroviaire") (*); il est également accessible, pour toute demande légitime, aux organismes de contrôle désignés dans le cadre de l'article 30 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (**), à l'Agence, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures.

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

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

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

(*) JO L ...

(**) JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée par la décision 2002/844/CE (JO L 289 du 26.10.2002, p. 3).»

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

«3. En l'absence de STI, et y compris lorsqu'une dérogation a été notifiée en application de l'article 7, les États membres communiquent aux autres États membres et à la

Commission, pour chaque sous-système, une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles. Cette notification a lieu au plus tard le ... (*) et, ensuite, chaque fois que la liste des règles techniques est modifiée. À cette occasion, les États membres désignent également les organismes chargés d'appliquer, dans le cas de ces règles techniques, la procédure de vérification visée à l'article 18.»

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

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

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

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

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

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

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

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

- 14) Les articles suivants sont insérés:

«Article 21 bis

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

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

Article 21 ter

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

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

«Article 23

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

- a) le premier groupe de STI vise le contrôle-commande et la signalisation; les applications télématiques au service du fret; l'exploitation et la gestion du trafic (y compris les qualifications du personnel pour les services transfrontaliers dans le respect des critères définis aux annexes II et III); les wagons pour le fret; les nuisances sonores liées au matériel roulant et à l'infrastructure; en ce qui concerne le matériel roulant, celui destiné à un usage international sera mis au point en premier lieu;
- b) par ailleurs, les aspects suivants sont à traiter en fonction des ressources de la Commission et de l'Agence: applications télématiques au service des usagers, maintenance, avec une attention particulière à la sécurité, voitures de voyageurs, motrices de traction et trains automoteurs, infrastructure, énergie, pollution de l'air. En ce qui concerne le matériel roulant, celui destiné à un usage international sera mis au point en premier lieu;
- c) à la demande de la Commission, d'un État membre ou de l'Agence, le comité peut décider, conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, d'élaborer une STI pour un sujet complémentaire pour autant qu'elle concerne un sous-système visé à l'annexe II.

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

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

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

- a) mise au point, à partir d'un projet établi par l'Agence, d'une architecture représentative du système ferroviaire conventionnel, basée sur la liste des sous-systèmes (annexe II), permettant de garantir la cohérence entre les STI; cette architecture doit comporter notamment les différents éléments constitutifs du système ainsi que leurs interfaces; elle servira de cadre de référence pour la délimitation des domaines d'application de chaque STI;
- b) adoption d'une structure modèle pour la mise au point des STI;

- c) adoption d'une méthodologie pour l'analyse coûts-avantages des solutions visées dans les STI;
- d) adoption des mandats nécessaires à l'élaboration des STI;
- e) pour chaque STI, adoption des paramètres fondamentaux correspondants;
- f) approbation des projets de programme de normalisation;
- g) gestion de la période de transition entre la date d'entrée en vigueur de la présente directive 2003/.../CE (*) et la publication des STI, y compris l'adoption du référentiel visé à l'article 25.

(*) JO L ...»

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

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

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

«1. L'Agence met au point, conformément aux articles 3 et 12 du règlement .../2003 (*), sur la base des informations notifiées par les États membres dans le cadre de l'article 16, paragraphe 3, ainsi que des documents techniques de la profession et des textes des accords internationaux pertinents, un projet de référentiel des règles techniques qui assurent le degré actuel d'interopérabilité des lignes et du matériel roulant auxquels le champ d'application de la présente directive sera étendu conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3. Conformément à la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, la Commission examine ce projet et décide si celui-ci peut constituer un référentiel dans l'attente de l'adoption des STI.»

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

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

«En particulier, l'organisme et le personnel chargés des vérifications doivent être fonctionnellement indépendants des autorités désignées pour délivrer les autorisations de mise en service, dans le cadre de la présente directive, les licences, dans le cadre de la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires (*), et les certificats de sécurité, dans le cadre de la directive 2003/.../CE (**), ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.»

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

(*) Numéro du règlement instituant l'Agence.

(**) Numéro de la directive sur la sécurité ferroviaire.

20) L'annexe VIII est supprimée.

Article 3

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

Article 4

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

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont

accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 5

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

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

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

ANNEXE I

«ANNEXE I

LE SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPÉEN À GRANDE VITESSE

1. LES INFRASTRUCTURES

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

Les lignes à grande vitesse comprennent:

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

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

2. LE MATÉRIEL ROULANT

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

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

3. COHÉRENCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPÉEN À GRANDE VITESSE

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

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

ANNEXE II

«ANNEXE II

SOUS-SYSTÈMES

1. LISTE DES SOUS-SYSTÈMES

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

a) soit à des domaines de nature structurelle:

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

b) soit à des domaines de nature fonctionnelle:

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

2. DOMAINES À COUVRIR

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

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

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

ANNEXE III

«ANNEXE I

LE SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPEËN CONVENTIONNEL

1. LES INFRASTRUCTURES

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

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

lignes prévues pour le trafic "voyageurs",

lignes prévues pour le trafic mixte (voyageurs et marchandises),

lignes spécialement conçues ou aménagées pour le trafic "marchandises",

nœuds "voyageurs",

nœuds "fret", y compris les terminaux intermodaux,

voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

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

2. LE MATÉRIEL ROULANT

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

les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques,

les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques,

les voitures de voyageurs,

les wagons de marchandises, y compris le matériel roulant conçu pour le transport de camions.

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

Chacune des catégories ci-dessus est subdivisée en:

matériel roulant à usage international,

matériel roulant à usage national.

3. COHÉRENCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPEËN CONVENTIONNEL

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

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

4. EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION

1. Sous-catégories de lignes et de matériel roulant

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

2. Garanties en matière de coûts

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

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Voir page 3 du présent Journal officiel.

POSITION COMMUNE (CE) N° 55/2003

arrêtée par le Conseil le 26 juin 2003

en vue de l'adoption de la directive 2003/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité

(2003/C 270 E/03)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

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

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de poursuivre les efforts visant à créer un marché unique des services de transport ferroviaire, entrepris en premier lieu par la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires ⁽⁵⁾, il est nécessaire d'établir un cadre réglementaire commun pour la sécurité des chemins de fer. Jusqu'à présent, les États membres ont mis au point leurs règles et normes de sécurité principalement au niveau national sur la base de concepts techniques et opérationnels nationaux. En outre, en raison de différences entre les principes, les approches et les cultures, il était difficile de surmonter les entraves techniques et d'établir des services de transport internationaux.
- (2) La directive 91/440/CEE, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽⁶⁾ et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la

tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ⁽⁷⁾ constituent les premières étapes de la réglementation du marché européen des transports ferroviaires en ouvrant le marché des services internationaux de transport ferroviaire de marchandises. Toutefois, les dispositions sur la sécurité se sont révélées insuffisantes et il reste, entre les exigences en matière de sécurité, des différences qui affectent le fonctionnement optimal des transports ferroviaires dans la Communauté. Il est particulièrement important d'harmoniser le contenu des règles de sécurité, la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, les tâches et le rôle des autorités de sécurité et les enquêtes sur les accidents.

- (3) Dans de nombreux États membres, les métros, tramways et autres systèmes ferroviaires urbains sont soumis à des règles de sécurité locales ou régionales; ils sont souvent contrôlés par les autorités locales ou régionales et ne sont pas couverts par les dispositions communautaires en matière d'interopérabilité et de licences. En outre, comme les tramways sont souvent soumis à la législation en matière de sécurité routière, ils ne pourraient pas être entièrement couverts par les règles de sécurité ferroviaire. Pour ces raisons, et conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité, les États membres devraient pouvoir exclure ces systèmes ferroviaires locaux du champ d'application de la présente directive.
- (4) Les niveaux de sécurité du système ferroviaire communautaire sont généralement élevés, notamment par rapport à celui des transports routiers. Il importe que la sécurité soit maintenue pendant la phase actuelle de restructuration, au cours de laquelle l'autorégulation du secteur ferroviaire sera de plus en plus remplacée par une réglementation publique. Eu égard au progrès technique et scientifique, il convient d'améliorer encore la sécurité, lorsque cela est raisonnablement réalisable et compte tenu de la compétitivité du mode de transport ferroviaire.
- (5) Tous ceux qui exploitent le système ferroviaire, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, devraient, chacun pour sa propre partie, être entièrement responsables de la sécurité du système. Lorsque cela est approprié, ils devraient coopérer pour mettre en œuvre les mesures de maîtrise des risques. Les États membres devraient faire clairement la distinction entre cette responsabilité immédiate en matière de sécurité et la tâche des autorités de sécurité consistant à fournir un cadre réglementaire national et à surveiller les performances des opérateurs.

⁽¹⁾ JO C 126 E du 28.5.2002, p. 332.

⁽²⁾ JO C 61 du 14.3.2003, p. 131.

⁽³⁾ JO C 66 du 19.3.2003, p. 5.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 14 janvier 2003 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 26 juin 2003 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁵⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 143 du 27.6.1995, p. 70. Directive modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 26).

⁽⁷⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée par la décision 2002/844/CE de la Commission (JO L 289 du 26.10.2002, p. 30).

- (6) Les exigences en matière de sécurité des sous-systèmes des réseaux ferroviaires transeuropéens sont définies par la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ⁽¹⁾ et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ⁽²⁾. Ces directives ne définissent toutefois pas des exigences communes au niveau du système et ne contiennent pas de dispositions détaillées en matière de réglementation, de gestion et de surveillance de la sécurité. Des niveaux de sécurité minimaux étant fixés par des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) pour les sous-systèmes, il sera de plus en plus important de fixer des objectifs de sécurité également au niveau du système.
- (7) Des objectifs de sécurité communs (OSC) et des méthodes de sécurité communes (MSC) devraient être introduits progressivement pour veiller au maintien d'un niveau de sécurité élevé et, lorsque cela est nécessaire et raisonnablement réalisable, à l'amélioration de ce niveau. Ils devraient fournir des outils pour l'évaluation du niveau de sécurité et des performances des opérateurs au niveau communautaire ainsi que dans les États membres.
- (8) Les informations sur la sécurité du système ferroviaire sont rares et ne sont généralement pas publiées. Il est donc nécessaire d'établir des indicateurs de sécurité communs (ISC) pour évaluer la conformité du système avec les OSC et faciliter le contrôle des performances de sécurité du chemin de fer. Cependant, les définitions nationales concernant les ISC peuvent s'appliquer pendant une période transitoire et il convient donc de prendre dûment en compte l'ampleur de la mise au point de définitions communes pour les ISC une fois que la première série d'OSC sera définie.
- (9) Les règles de sécurité nationales, qui reposent souvent sur des normes techniques nationales, devraient être remplacées progressivement par des règles reposant sur des normes communes établies sur la base des STI. Les nouvelles règles nationales devraient être conformes à la législation communautaire et faciliter le passage à une approche commune en matière de sécurité ferroviaire. L'ensemble des parties intéressées devraient donc être consultées avant qu'un État membre adopte une règle de sécurité nationale exigeant un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC. Si cette règle est susceptible d'affecter les entreprises ferroviaires des autres États membres, le nouveau projet de règle devrait être notifié à la Commission.
- (10) La mise au point d'OSC, de MSC et d'ISC ainsi que la nécessité de faciliter le passage à une approche commune en matière de sécurité ferroviaire exigent un soutien technique au niveau communautaire. L'Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ est chargée de formuler des recommandations concernant les OSC, les MSC et les ISC et d'autres mesures d'harmonisation, ainsi que de surveiller l'évolution de la sécurité ferroviaire dans la Communauté.
- (11) Pour accomplir leurs tâches et remplir leurs obligations, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires devraient mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité qui satisfasse aux exigences communautaires et comporte des éléments communs. Des informations sur la sécurité et la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité devraient être soumises à l'autorité de sécurité dans l'État membre concerné.
- (12) Le système de gestion de la sécurité devrait tenir compte du fait que les dispositions de la directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail ⁽⁴⁾, ainsi que celles de ses directives filles, sont entièrement applicables à la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs du secteur ferroviaire. Le système de gestion de la sécurité devrait également prendre en compte les dispositions de la directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer ⁽⁵⁾.
- (13) Pour assurer un niveau élevé de sécurité ferroviaire et des conditions égales pour toutes les entreprises ferroviaires, celles-ci devraient être soumises aux mêmes exigences en matière de sécurité. Le certificat de sécurité devrait démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de se conformer aux normes et règles de sécurité applicables. Pour les services de transport internationaux, il devrait suffire d'approuver le système de gestion de la sécurité dans un État membre et de donner à l'approbation une validité communautaire. Quant aux règles nationales, leur respect devrait faire l'objet d'une certification supplémentaire dans chaque État membre. L'objectif ultime devrait être d'établir un certificat de sécurité commun à validité communautaire.
- (14) Outre les exigences en matière de sécurité fixées dans le certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire agréée est également tenue de respecter les prescriptions nationales compatibles avec la législation communautaire, appliquées de manière non discriminatoire, en ce qui concerne la santé, la sécurité, les conditions sociales, y compris les dispositions légales relatives au temps de conduite, et les droits des travailleurs et des consommateurs, comme prévu aux articles 6 et 12 de la directive 95/18/CE.
- (15) Chaque gestionnaire de l'infrastructure est responsable au premier chef de la sécurité de son réseau ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation. Parallèlement à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure devrait obtenir un agrément de sécurité accordé par l'autorité de sécurité en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité et d'autres dispositions visant à satisfaire aux exigences de sécurité.

⁽¹⁾ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

⁽²⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

⁽³⁾ JO L ...

⁽⁴⁾ JO L 183 du 29.6.1989, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 235 du 17.9.1996, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/29/CE de la Commission (JO L 90 du 8.4.2003, p. 47).

- (16) Les États membres devraient s'efforcer d'aider les entreprises ferroviaires souhaitant accéder au marché, notamment en leur fournissant des informations et en réagissant rapidement aux demandes de certification en matière de sécurité. Dans le cas des entreprises ferroviaires exploitant des services de transport internationaux, il importe que les procédures soient semblables dans les différents États membres. Même si le certificat de sécurité contiendra dans un premier temps des éléments nationaux, il devrait être possible d'en harmoniser les parties communes et de faciliter la création d'un modèle commun.
- (17) La certification du personnel de bord et l'autorisation de mettre en service le matériel roulant utilisé pour les différents réseaux nationaux sont des obstacles souvent insurmontables pour les nouveaux arrivants. Les États membres devraient veiller à ce que les entreprises ferroviaires qui demandent un certificat de sécurité aient accès aux services de formation et de certification du personnel de bord nécessaires pour satisfaire aux exigences définies dans les règles nationales. Une procédure commune devrait être établie pour l'autorisation de mise en service du matériel roulant utilisé.
- (18) Dans le nouveau cadre réglementaire commun pour la sécurité ferroviaire, il convient d'établir dans tous les États membres des autorités nationales chargées de réglementer et contrôler la sécurité ferroviaire. Afin de faciliter la coopération entre ces autorités au niveau communautaire, il convient de leur attribuer les mêmes tâches et responsabilités minimales. Les autorités nationales de sécurité devraient bénéficier d'un degré élevé d'indépendance. Elles devraient accomplir leurs tâches d'une manière ouverte et non discriminatoire pour contribuer à la création d'un système ferroviaire communautaire unique et coopérer en vue de coordonner leurs critères de décision, notamment en ce qui concerne la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires exploitant des services de transport internationaux.
- (19) Les accidents ferroviaires graves sont rares. Toutefois, ils peuvent avoir des conséquences désastreuses et susciter des inquiétudes dans le public quant à la sécurité du système ferroviaire. Par conséquent, tous ces accidents devraient faire l'objet d'une enquête du point de vue de la sécurité afin d'éviter de nouveaux accidents, et les résultats de ces enquêtes devraient être rendus publics. Les autres accidents et incidents pourraient être d'importants précurseurs d'accidents graves et devraient également faire l'objet d'enquêtes de sécurité, le cas échéant.
- (20) L'enquête de sécurité devrait être séparée de l'enquête judiciaire menée sur le même incident et les enquêteurs devraient avoir accès aux preuves et aux témoins. Elle devrait être effectuée par un organisme permanent indépendant des acteurs du secteur ferroviaire. Cet organisme devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec les causes de l'événement faisant l'objet de l'enquête; en particulier, son indépendance fonctionnelle ne devrait pas être compromise au cas où il serait étroitement lié à l'autorité de sécurité nationale ou à l'organisme de réglementation des chemins de fer pour des raisons de structures organisationnelle et juridique. Ses enquêtes devraient être effectuées dans la plus grande transparence possible. Pour chaque incident, l'organisme d'enquête devrait établir un groupe d'enquête ayant les compétences nécessaires pour trouver les causes immédiates et sous-jacentes.
- (21) Les rapports d'enquête et tous les résultats et recommandations, qui fournissent des informations cruciales en vue de l'amélioration de la sécurité ferroviaire, devraient être rendus publics au niveau communautaire. Les recommandations en matière de sécurité devraient donner lieu à des mesures prises par les destinataires et ces mesures devraient être communiquées à l'organisme d'enquête.
- (22) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir coordonner des activités dans les États membres pour réglementer et contrôler la sécurité, enquêter sur les accidents et élaborer, au niveau communautaire, des objectifs de sécurité communs, des méthodes de sécurité communes, des indicateurs de sécurité communs et des exigences communes pour les certificats de sécurité, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente décision n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (23) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive conformément à l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (24) La présente directive vise à réorganiser et à réunir les textes législatifs communautaires pertinents en matière de sécurité ferroviaire. Par conséquent, les dispositions relatives à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, qui figuraient auparavant dans la directive 2001/14/CE, devraient pouvoir être supprimées, de même que toutes les références à la certification en matière de sécurité. La directive 95/18/CE contenait des exigences relatives à la qualification du personnel opérationnel et à la sécurité du matériel roulant qui sont couvertes par les exigences relatives à la certification en matière de sécurité de la présente directive, et ne devraient donc plus faire partie des exigences en matière de licences. Une entreprise ferroviaire titulaire d'une licence devrait être en possession d'un certificat de sécurité pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire.
- (25) Les États membres devraient déterminer le régime des sanctions applicable en cas de violation des dispositions de la présente directive et assurer leur mise en œuvre. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives,

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

Article premier

Objet

La présente directive a pour objet d'assurer le développement et l'amélioration de la sécurité des chemins de fer communautaires par:

- a) l'harmonisation de la structure réglementaire dans les États membres;
- b) la définition des responsabilités des acteurs;
- c) la mise au point d'objectifs de sécurité communs et de méthodes de sécurité communes;
- d) la création obligatoire, dans chaque État membre, d'une autorité de sécurité et d'un organisme chargé des enquêtes sur les incidents et les accidents;
- e) la définition de principes communs pour la gestion, la réglementation et le contrôle de la sécurité ferroviaire.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique au système ferroviaire des États membres, qui peut être subdivisé en sous-systèmes pour les domaines de nature structurelle et fonctionnelle. Elle couvre les exigences en matière de sécurité pour le système dans son ensemble, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.

2. Les États membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive:

- a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires urbains;
- b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services de transport de passagers locaux, urbains ou suburbains, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant uniquement sur ces réseaux;
- c) les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées uniquement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «système ferroviaire», l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble;

b) «gestionnaire de l'infrastructure», toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE; ceci peut comprendre également la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sur un réseau ou une partie de réseau peuvent être attribuées à des entités ou des entreprises différentes;

c) «entreprise ferroviaire», une entreprise ferroviaire au sens de la directive 2001/14/CE et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ceci englobe également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

d) «spécifications techniques d'interopérabilité (STI)», les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans la directive 96/48/CE et la directive 2001/16/CE;

e) «objectifs de sécurité communs (OSC)», les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;

f) «méthodes de sécurité communes (MSC)», les méthodes qui sont élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;

g) «autorité de sécurité», l'organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la présente directive ou tout organisme binational chargé de ces tâches par les États membres de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité sur des infrastructures transfrontières spécialisées;

h) «règles nationales de sécurité», toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, qui sont imposées au niveau des États membres et sont applicables à plus d'une entreprise ferroviaire, quel que soit l'organisme qui les prescrit;

i) «système de gestion de la sécurité», l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;

- j) «enquêteur principal», une personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;
- k) «accident», un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
- l) «accident grave», toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par «importants dommages» des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'EUR;
- m) «incident», tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;
- n) «enquête», une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;
- o) «causes», les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident;
- p) «Agence», l'Agence ferroviaire européenne, c'est-à-dire l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité;
- q) «organismes notifiés», les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification CE des sous-systèmes, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE;
- r) «constituants d'interopérabilité», tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels.

CHAPITRE II

MISE EN PLACE ET GESTION DE LA SÉCURITÉ

Article 4

Mise en place et amélioration de la sécurité ferroviaire

1. Les États membres veillent à ce que la sécurité des chemins de fer soit globalement maintenue et, lorsque cela

est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution de la législation communautaire ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents graves.

Les États membres veillent à ce que des règles de sécurité soient définies, appliquées et mise en œuvre d'une manière transparente et non discriminatoire, afin de promouvoir la mise en place d'un système de transport ferroviaire européen unique.

2. Les États membres veillent à ce que la responsabilité d'une exploitation sûre du système ferroviaire et de la maîtrise des risques qui en résultent soit assumée par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, en les obligeant à mettre en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques, le cas échéant en coopération les uns avec les autres, à appliquer les règles et normes de sécurité nationales, et à établir des systèmes de gestion de la sécurité conformément à la présente directive.

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales des États membres, chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est rendu responsable de sa partie du système et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients et des tiers.

Article 5

Indicateurs de sécurité communs

1. Afin de faciliter l'évaluation de la réalisation des OSC et de permettre de suivre l'évolution générale de la sécurité des chemins de fer, les États membres collectent des informations sur les indicateurs de sécurité communs (ISC) à l'aide des rapports annuels publiés par les autorités de sécurité conformément à l'article 18.

La première année de référence pour les ISC est ... (*); ils sont inclus dans le rapport annuel présenté l'année suivante.

Les ISC sont définis comme indiqué dans l'annexe I.

2. Avant le ... (**), l'annexe I est revue conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2, en particulier pour y inclure des définitions communes des ISC et des méthodes communes de calcul du coût des accidents.

Article 6

Méthodes de sécurité communes

1. Une première série de MSC, couvrant au moins les méthodes décrites au paragraphe 3, point a), est adoptée par la Commission, avant le ... (***), conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2. Elles sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

(*) Deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

(***) Quatre ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Une deuxième série de MSC, couvrant le reste des méthodes décrites au paragraphe 3, est adoptée par la Commission, avant le ... (*), conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2. Elles sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Des projets de MSC et des projets de MSC révisés sont élaborés par l'Agence en exécution de mandats adoptés conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.

Les projets de MSC sont basés sur un examen des méthodes existant dans les États membres.

3. Les MSC décrivent la manière dont le niveau de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité sont évalués, par l'élaboration et la définition:

- a) de méthodes d'évaluation des risques,
 - b) de méthodes d'évaluation de la conformité aux exigences figurant sur les certificats de sécurité et les agréments en matière de sécurité délivrés conformément aux articles 10 et 11, et
 - c) dans la mesure où elles ne sont pas encore couvertes par des STI, de méthodes permettant de vérifier que les sous-systèmes structurels des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant.
4. Les MSC font l'objet d'une révision à intervalles réguliers, conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2, en tenant compte des enseignements tirés de leur application, de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire, ainsi que des obligations des États membres telles que définies à l'article 4, paragraphe 1.
5. Les États membres apportent à leurs règles de sécurité nationales toutes les modifications nécessaires compte tenu de l'adoption et de la révision de MSC.

Article 7

Objectifs de sécurité communs

1. Les OSC sont définis, adoptés et révisés conformément aux procédures prévues au présent article.
2. Des projets d'OSC et des projets d'OSC révisés sont élaborés par l'Agence en exécution de mandats adoptés conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.
3. La première série de projets d'OSC est basée sur un examen des objectifs existants et des performances en matière de sécurité dans les États membres et garantit que les performances actuelles en matière de sécurité du système ferroviaire ne soient réduites dans aucun État membre. Ils sont adoptés par la Commission, avant le ... (**), conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2, et sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*.

(*) Six ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

La seconde série de projets d'OSC est basée sur les enseignements tirés de la première série d'OSC et de leur mise en œuvre. Ils reflètent tout domaine prioritaire dans lequel la sécurité doit être renforcée. Ils sont adoptés par la Commission, avant le ... (***), conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2, et sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Toutes les propositions de projets d'OSC ou d'OSC révisés reflètent les obligations des États membres telles que définies à l'article 4, paragraphe 1. Elles sont accompagnées d'une évaluation des coûts et des avantages estimés indiquant leurs conséquences vraisemblables pour tous les opérateurs et acteurs économiques concernés, ainsi que leurs répercussions en termes d'acceptation des risques par l'opinion. Elles comportent un calendrier en vue de la mise en œuvre progressive des OSC, le cas échéant, notamment pour tenir compte de la nature et de l'ampleur des investissements requis pour leur application. Les propositions comprennent une analyse des effets éventuels sur les STI définies pour les sous-systèmes et contiennent, le cas échéant, des propositions relatives aux modifications à apporter par voie de conséquence aux STI.

4. Les OSC définissent les niveaux de sécurité qui doivent être au moins atteints par les différentes parties du système ferroviaire et le système dans son ensemble dans chaque État membre, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques suivants:

- a) les risques individuels auxquels sont exposés les passagers, le personnel, y compris le personnel des contractants, les utilisateurs des passages à niveau et autres, et, sans préjudice des législations nationales et internationales existantes en matière de responsabilité, les risques individuels auxquels sont exposées les personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires;
- b) les risques pour la société.

5. Les OSC font l'objet d'une révision à intervalles réguliers, conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2, en tenant compte de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire.

6. Les États membres apportent à leurs règles de sécurité nationales toutes les modifications nécessaires pour atteindre au moins les OSC, ainsi que tout OSC révisé, conformément aux calendriers de mise en œuvre dont ils sont accompagnés. Les États membres notifient ces règles à la Commission, conformément à l'article 8, paragraphe 3.

Article 8

Règles de sécurité nationales

1. Les États membres fixent des règles de sécurité nationales impératives et veillent à ce qu'elles soient publiées et portées à la connaissance de l'ensemble des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des demandeurs de certificat de sécurité et des demandeurs d'agrément en matière de sécurité.
2. Avant le ... (****), les États membres notifient à la Commission toutes les règles de sécurité en vigueur, conformément à l'annexe II, et indiquent leur domaine d'application.

(***) Sept ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

(****) Douze mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

La notification comprend en outre des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, sur la forme de la législation et sur l'entité ou l'organisme qui est responsable de sa publication.

3. Les États membres informent immédiatement la Commission de toute modification apportée aux règles de sécurité nationales qui lui ont été notifiées ou de toute règle qu'ils auraient adoptée, sauf si ladite règle concerne exclusivement la mise en œuvre d'une STI.

4. Après l'adoption des OSC, un État membre peut instaurer une nouvelle règle de sécurité nationale exigeant un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC. Avant d'adopter une telle règle, l'État membre consulte en temps voulu l'ensemble des parties intéressées et en informe la Commission, qui soumet le projet de règle de sécurité au comité visé à l'article 27, pour avis; cet avis est adopté selon la procédure visée à l'article 27, paragraphe 3. Au cas où la règle est susceptible d'affecter les activités, sur le territoire de l'État membre concerné, des entreprises ferroviaires d'autres États membres, la procédure de notification prévue au paragraphe 5 s'applique.

5. L'État membre communique le projet de règle de sécurité à la Commission, en exposant les raisons pour lesquelles il entend l'instaurer.

Si la Commission estime que le projet de règle de sécurité est incompatible avec les MSC, qu'il ne permet pas d'atteindre au moins les OSC ou qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, elle adopte une décision, dont le destinataire est l'État membre concerné, conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.

Article 9

Systemes de gestion de la sécurité

1. Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les OSC, qu'il soit conforme aux règles de sécurité nationales décrites à l'article 8 et à l'annexe II, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les STI, et que les éléments pertinents des MSC soient appliqués.

2. Le système de gestion de la sécurité satisfait aux exigences et contient les éléments définis dans l'annexe III, adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de maintenance et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice des législations nationales et internationales existantes en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties.

3. Le système de gestion de la sécurité de tout gestionnaire de l'infrastructure tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires

d'opérer conformément aux STI, aux règles de sécurité nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité. En outre, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.

4. Chaque année, avant le 30 juin, tous les gestionnaires de l'infrastructure et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'autorité de sécurité un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

- a) des informations sur la manière dont le gestionnaire ou l'entreprise réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
- b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux, et des ISC définis à l'annexe I, dans la mesure où cela est pertinent pour l'organisation déclarante;
- c) les résultats des audits de sécurité internes;
- d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

CHAPITRE III

CERTIFICATION ET AGRÉMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Article 10

Certificats de sécurité

1. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité conformément au présent chapitre. Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferroviaire d'un État membre ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

Le certificat de sécurité a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions du droit communautaire ainsi que dans les règles de sécurité nationales, afin de maîtriser les risques et d'exploiter le réseau en toute sécurité.

2. Le certificat de sécurité comprend:

- a) une certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire, comme décrit à l'article 9 et à l'annexe III;
- b) une certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une exploitation sûre du réseau concerné. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service le matériel roulant utilisé par l'entreprise ferroviaire. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV.

3. L'autorité de sécurité de l'État membre où l'entreprise ferroviaire établit ses activités en premier lieu accorde la certification selon le paragraphe 2.

La certification accordée conformément au paragraphe 2 doit préciser le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. La certification accordée conformément au paragraphe 2, point a), est valable dans toute la Communauté pour des activités de transport ferroviaire équivalentes.

4. L'autorité de sécurité de l'État membre où l'entreprise ferroviaire prévoit d'exploiter des services supplémentaires de transport ferroviaire accorde la certification nationale supplémentaire nécessaire selon le paragraphe 2, point b).

5. Le certificat de sécurité est renouvelable à la demande de l'entreprise ferroviaire au plus tard tous les cinq ans. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

Le titulaire du certificat de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité compétente de toutes les modifications importantes des conditions de la partie pertinente du certificat. Il informe en outre l'autorité de sécurité compétente de l'engagement de nouvelles catégories de personnel ou de l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.

L'autorité de sécurité peut exiger la révision de la partie pertinente du certificat de sécurité en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

Si l'autorité de sécurité constate que le titulaire d'un certificat de sécurité qu'elle a délivré ne remplit plus les conditions requises, elle retire la partie a) et/ou b) du certificat en indiquant les motifs de sa décision. Une autorité de sécurité qui a retiré un certificat national complémentaire délivré conformément au paragraphe 4 informe rapidement de sa décision l'autorité de sécurité qui a délivré le certificat conformément au paragraphe 2, point a).

De même, l'autorité de sécurité doit retirer un certificat de sécurité s'il apparaît que le titulaire du certificat de sécurité qui le détient n'en a pas fait l'usage prévu pendant l'année qui suit sa délivrance.

6. L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des certificats de sécurité visés au paragraphe 2, point a). La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

7. Avant le ... (*), l'Agence évalue l'évolution de la certification en matière de sécurité et soumet à la Commission un rapport assorti de recommandations pour une stratégie de migration vers un certificat de sécurité communautaire unique. La Commission prend les mesures appropriées sur la base de ces recommandations.

(*) Cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 11

Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure

1. Afin d'être habilité à gérer et à exploiter une infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure doit obtenir de l'autorité de sécurité de l'État membre dans lequel il est établi un agrément de sécurité.

L'agrément de sécurité comprend:

- a) l'agrément confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure, tel que décrit à l'article 9 et à l'annexe III; et
- b) l'agrément confirmant l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

2. L'agrément de sécurité est renouvelable, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure, à des intervalles n'excédant pas cinq ans. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien. Le titulaire de l'agrément de sécurité informe sans délai l'autorité de sécurité de toute modification de ce type.

L'autorité de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

Si l'autorité de sécurité constate qu'un gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions requises pour l'obtention de l'agrément de sécurité, elle retire l'agrément en motivant sa décision.

3. L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des agréments de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

Article 12

Exigences applicables aux demandes de certification

1. L'autorité de sécurité prend une décision sur les demandes de certification ou d'agrément en matière de sécurité dans les meilleurs délais et dans tous les cas au plus tard quatre mois après que toutes les informations requises ainsi que les informations supplémentaires demandées par l'autorité de sécurité ont été fournies. Si le demandeur est invité à fournir des informations supplémentaires, il les communique rapidement.

2. Pour faciliter l'établissement de nouvelles entreprises ferroviaires et l'introduction de demandes de certification par des entreprises ferroviaires d'autres États membres, l'autorité de sécurité donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention du certificat de sécurité. Elle établit une liste de toutes les exigences fixées aux fins de l'article 10, paragraphe 2, et met tous les documents appropriés à la disposition du demandeur.

Des éléments d'orientation spécifiques sont fournis aux entreprises ferroviaires qui introduisent une demande de certificat de sécurité concernant des services sur une partie limitée d'une infrastructure; ils précisent notamment les règles applicables à la partie en question.

3. Un dossier d'information décrivant et expliquant les exigences concernant les certificats de sécurité et énumérant les documents qui doivent être soumis est gratuitement mis à la disposition des demandeurs. Toutes les demandes de certificats de sécurité sont soumises dans la langue requise par l'autorité de sécurité.

Article 13

Accès aux services de formation

1. Les États membres veillent à ce que les entreprises ferroviaires qui introduisent une demande de certificat de sécurité aient un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de trains et du personnel de bord chaque fois que cette formation est nécessaire pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité.

La formation offerte doit couvrir la connaissance des lignes, les règles et procédures d'exploitation, le système de signalisation et de contrôle-commande ainsi que les procédures d'urgence sur les lignes exploitées.

Si les services de formation ne comprennent pas des examens et la délivrance d'un certificat, les États membres veillent à ce que les entreprises ferroviaires aient accès à cette certification si cela constitue une exigence du certificat de sécurité.

L'autorité de sécurité veille à ce que la fourniture de services de formation ou, le cas échéant, la délivrance de certificats satisfassent aux exigences de sécurité définies dans les STI ou les règles de sécurité nationales visées à l'article 8 et à l'annexe II.

2. Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire de l'infrastructure, les États membres veillent à ce qu'ils soient mis à la disposition d'autres entreprises ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire.

3. Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire d'infrastructure est responsable du niveau de formation et de la qualification de son personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité, comme indiqué à l'article 9 et à l'annexe III.

Article 14

Mise en service du matériel roulant utilisé

1. Le matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un État membre conformément à l'article 10, paragraphe 2, point b), mais qui n'est pas entièrement couvert par les STI

pertinentes, fait l'objet d'une autorisation de mise en service dans un autre ou dans d'autres États membres conformément au présent article, si une telle autorisation est exigée par le ou les États membres concernés.

2. L'entreprise ferroviaire demandant une autorisation de mise en service dans d'autres États membres soumet à l'autorité de sécurité compétente un dossier technique concernant le matériel roulant ou le type de matériel roulant en indiquant l'utilisation prévue sur le réseau. Le dossier contient les informations suivantes:

- a) la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un autre État membre et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'autorité de sécurité et nécessaires pour son autorisation complémentaire;
- c) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le matériel roulant est compatible avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau;
- d) des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales qui sont nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque excessif sur le réseau.

3. L'autorité de sécurité peut demander que des essais soient effectués sur le réseau pour vérifier la conformité aux critères restrictifs visés au paragraphe 2, point c), et, dans ce cas, définit la portée et le contenu de ces essais.

4. Toute demande introduite conformément au présent article doit faire l'objet d'une décision de l'autorité de sécurité, dans les meilleurs délais et au plus tard quatre mois après la présentation du dossier technique complet, y compris les documents relatifs aux essais. Le certificat d'autorisation peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

Article 15

Harmonisation des certificats de sécurité

1. Avant le ...(*), les décisions relatives aux exigences communes harmonisées visées à l'article 10, paragraphe 2, point b), et à l'annexe IV, ainsi qu'un format commun pour les dossiers d'information des demandeurs sont adoptés conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.

2. L'Agence recommande des exigences communes harmonisées et un format commun pour les dossiers d'information des demandeurs au titre d'un mandat adopté conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.

(*) Cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

CHAPITRE IV

AUTORITÉ DE SÉCURITÉ NATIONALE

Article 16

Tâches

1. Chaque État membre établit une autorité de sécurité. Cette autorité peut être le ministère chargé des questions de transports; dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, elle doit être indépendante des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices.
2. Les tâches assignées à l'autorité de sécurité sont au moins les suivantes:
 - a) autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse conformément à l'article 14 de la directive 96/48/CE et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
 - b) autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel conformément à l'article 14 de la directive 2001/16/CE et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
 - c) vérifier que les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences essentielles fixées par l'article 12 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE;
 - d) autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI;
 - e) délivrer, renouveler, modifier et révoquer des éléments pertinents des certificats de sécurité et des agréments de sécurité accordés conformément aux articles 10 et 11 et vérifier que les conditions et les exigences qui y sont définies sont satisfaites et que les activités des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires sont conformes aux exigences prévues par la législation communautaire ou nationale;
 - f) vérifier, promouvoir et, le cas échéant, faire appliquer et développer le cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système des règles nationales de sécurité;
 - g) veiller à ce que le matériel roulant soit dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national, établi conformément à l'article 14 de la directive 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE, soient exactes et tenues à jour.
3. Les tâches visées au paragraphe 2 ne peuvent pas être transférées aux gestionnaires de l'infrastructure, aux entreprises ferroviaires ou aux entités adjudicatrices, ni être effectuées par ceux-ci en vertu d'un contrat.

Article 17

Critères de décision

1. L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

Elle répond rapidement aux requêtes et demandes, communique ses demandes d'informations sans délai et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 16, elle peut à tout moment demander l'assistance technique des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés.

Lors de la mise au point du cadre réglementaire national, l'autorité de sécurité consulte toutes les parties concernées et intéressées, y compris les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel.

2. L'autorité de sécurité effectue toutes les inspections et enquêtes nécessaires pour l'accomplissement de ses tâches et elle a accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations et équipements des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir un contrôle juridictionnel des décisions prises par l'autorité de sécurité.

4. Les autorités de sécurité procèdent à un échange de vues et d'expériences intense aux fins d'une harmonisation de leurs critères de décision à l'échelle communautaire. La coopération vise en particulier à faciliter et coordonner la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ayant obtenu des sillons internationaux conformément à la procédure prévue à l'article 15 de la directive 2001/14/CE.

L'Agence les soutient dans ces tâches.

Article 18

Rapport annuel

Chaque année, l'autorité de sécurité publie un rapport annuel concernant ses activités au cours de l'année précédente et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre. Le rapport contient des informations sur:

- a) l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire, par État membre, des ISC définis dans l'annexe I;
- b) les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;
- c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité;
- d) les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés.

CHAPITRE V

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS*Article 19***Obligation d'enquête**

1. Les États membres veillent à ce qu'une enquête soit effectuée par l'organisme d'enquête visé à l'article 21 après les accidents graves survenus sur le système ferroviaire, l'objectif de ces enquêtes étant l'amélioration éventuelle de la sécurité ferroviaire et la prévention des accidents.

2. En plus des accidents graves, l'organisme d'enquête visé à l'article 21 peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou conventionnel.

L'organisme d'enquête décide s'il convient d'effectuer ou non une enquête sur tel accident ou incident. Dans sa décision, il tient compte des éléments suivants:

- a) la gravité de l'accident ou de l'incident;
- b) la question de savoir s'il fait partie d'une série d'accidents ou d'incidents ayant une certaine importance au niveau d'un système;
- c) ses conséquences sur la sécurité ferroviaire au niveau communautaire;
- d) les demandes des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, de l'autorité de sécurité ou des États membres.

3. L'organisme d'enquête détermine l'ampleur des enquêtes et la procédure à suivre pour leur réalisation en tenant compte des principes et objectifs visés aux articles 20 et 22 et en fonction des enseignements qu'il compte tirer de l'accident ou de l'incident en vue d'améliorer la sécurité.

4. L'enquête ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité.

*Article 20***Statut de l'enquête**

1. Les États membres définissent, dans le cadre de leur système juridique, un statut juridique qui permet aux enquêteurs principaux d'accomplir leur tâche de la manière la plus efficace et dans les meilleurs délais.

2. Conformément à la législation en vigueur dans les États membres et, le cas échéant, en coopération avec les autorités responsables de l'enquête judiciaire, les enquêteurs ont dès que possible:

- a) accès au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de contrôle du trafic;
- b) le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement contrôlé d'épaves, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) accès au contenu des enregistreurs et équipements de bord pour l'enregistrement de messages verbaux et l'enregistrement du fonctionnement du système de signalisation et de contrôle du trafic et la possibilité de l'utiliser;
- d) accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;
- e) accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;
- f) la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué et d'autres témoins;
- g) accès à toute information ou document pertinent détenu par le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires impliquées et l'autorité de sécurité.

3. L'enquête est effectuée indépendamment de toute enquête judiciaire.

*Article 21***Organisme d'enquête**

1. Chaque État membre veille à ce que les enquêtes sur les accidents et les incidents visés à l'article 19 soient menées par un organisme permanent, qui comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident ou d'incident. Dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, cet organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, entreprise ferroviaire, organisme de tarification, organisme de répartition et organisme notifié, et de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches confiées à l'organisme d'enquête. Il est en outre indépendant fonctionnellement de l'autorité de sécurité et de tout organisme de réglementation des chemins de fer.

2. L'organisme d'enquête accomplit ses tâches de manière indépendante vis-à-vis des organismes visés au paragraphe 1 et peut obtenir des ressources suffisantes à cet effet. Les enquêteurs obtiennent un statut leur donnant les garanties d'indépendance nécessaires.

3. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et, le cas échéant, l'autorité de sécurité soient obligés de signaler immédiatement à l'organisme d'enquête les accidents et incidents visés à l'article 19. L'organisme d'enquête est en mesure de réagir à ces rapports et de prendre les dispositions nécessaires pour commencer les enquêtes au plus tard une semaine après réception du rapport concernant l'accident ou l'incident.

4. L'organisme d'enquête peut combiner les tâches qui lui incombent en vertu de la présente directive avec les tâches d'enquête sur des événements autres que les accidents et incidents ferroviaires, à condition que ces enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

5. Si nécessaire, l'organisme d'enquête peut demander que les organismes homologues d'autres États membres ou l'Agence l'assistent en lui apportant leurs compétences ou en effectuant des inspections, des analyses ou des évaluations techniques.

6. Les États membres peuvent confier à l'organisme d'enquête la conduite des enquêtes sur des accidents et incidents ferroviaires autres que ceux visés à l'article 19.

7. Les organismes d'enquête procèdent à un échange de vues et d'expériences intense en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité et d'adaptation au progrès scientifique et technique.

L'Agence assiste les organismes d'enquête dans cette tâche.

Article 22

Conduite des enquêtes

1. Un accident ou un incident au sens de l'article 19 fait l'objet d'une enquête menée par l'organisme d'enquête de l'État membre dans lequel il s'est produit. S'il n'est pas possible de déterminer dans quel État membre il s'est produit ou s'il s'est produit à proximité d'une installation frontalière entre deux États membres, les organismes compétents se mettent d'accord sur celui qui effectuera l'enquête ou conviennent de l'effectuer en coopération. Dans le premier cas, l'autre organisme peut participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.

Les organismes homologues d'un autre État membre sont invités à participer à une enquête chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie et agréée dans cet État membre est impliquée dans l'accident ou l'incident.

Le présent paragraphe n'empêche pas les États membres de convenir que les organismes compétents devraient mener des enquêtes en coopération dans d'autres circonstances.

2. Pour chaque accident ou incident, l'organisme responsable de l'enquête prend les dispositions voulues; il fait notamment appel aux compétences opérationnelles et techniques nécessaires pour mener l'enquête. Ces compétences peuvent être sollicitées au sein de l'organisme ou en dehors de celui-ci, en fonction de la nature de l'accident ou de l'incident sur lequel il doit enquêter.

3. L'enquête est menée de manière aussi ouverte que possible, en permettant à toutes les parties d'être entendues et en mettant les résultats en commun. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires concernés, l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel et des usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, dans toute la mesure du possible, ont la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et de commenter les informations contenues dans les projets de rapports.

4. L'organisme d'enquête conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure de remettre l'infrastructure en état et de l'ouvrir aux services de transport ferroviaire dans les meilleurs délais.

Article 23

Rapports

1. Chaque enquête sur un accident ou un incident au sens de l'article 19 fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête. Ce rapport indique l'objectif de l'enquête, comme mentionné à l'article 19, paragraphe 1, et contient, le cas échéant, des recommandations en matière de sécurité.

2. L'organisme d'enquête publie le rapport final dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois après la date de l'événement. La structure du rapport est aussi proche que possible de la structure définie à l'annexe V. Le rapport, y compris les recommandations en matière de sécurité, est communiqué aux parties concernées visées à l'article 22, paragraphe 3, ainsi qu'aux parties et organismes intéressés dans d'autres États membres.

3. Chaque année, l'organisme d'enquête publie, le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment.

Article 24

Informations à transmettre à l'Agence

1. Dans un délai d'une semaine après sa décision d'ouvrir une enquête, l'organisme d'enquête en informe l'Agence. La notification indique la date, l'heure et le lieu de l'accident ou de l'incident, ainsi que son type et ses conséquences en termes de pertes humaines, de personnes blessées et de dommages matériels.

2. L'organisme d'enquête transmet à l'Agence une copie du rapport final visé à l'article 23, paragraphe 2, et du rapport annuel visé à l'article 23, paragraphe 3.

Article 25

Recommandations en matière de sécurité

1. Une recommandation en matière de sécurité formulée par un organisme d'enquête ne peut en aucun cas constituer une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

2. Les recommandations sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres organismes ou autorités dans l'État membre ou à d'autres États membres. Les États membres et leur autorité de sécurité prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que les recommandations en matière de sécurité formulées par les organismes d'enquête soient dûment prises en considération, et, le cas échéant, fassent l'objet de mesures appropriées.

3. L'autorité de sécurité et d'autres autorités ou organismes ou, le cas échéant, d'autres États membres auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport au moins une fois par an à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.

CHAPITRE VI

COMPÉTENCES D'EXÉCUTION

Article 26

Adaptation des annexes

Les annexes sont adaptées au progrès scientifique et technique conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.

Article 27

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE.

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

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

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 28

Mesures de mise en œuvre

1. Les États membres peuvent saisir la Commission de toute mesure concernant la mise en œuvre de la présente directive. Les décisions appropriées sont adoptées selon la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.

2. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine, dans des cas spécifiques, l'application et le respect des dispositions relatives aux certificats et aux agréments de sécurité et, dans un délai de deux mois à compter de la réception de cette demande, elle décide conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2, si la mesure en question peut être maintenue. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 29

Modifications de la directive 95/18/CE

La directive 95/18/CEE est modifiée comme suit:

1) l'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Les exigences en matière de capacité professionnelle sont satisfaites lorsqu'une entreprise ferroviaire qui demande la licence a ou aura une organisation de gestion qui possède les connaissances et/ou l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces en ce qui concerne le type d'opérations spécifiées dans la licence.»;

2) à l'annexe, la partie II est supprimée.

Article 30

Modifications de la directive 2001/14/CE

La directive 2001/14/CE est modifiée comme suit:

1) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.»;

2) à l'article 30, paragraphe 2, le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) les dispositions en matière d'accès conformément à l'article 10 de la directive 91/440/CEE modifiée par la directive 2003/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ..., modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires (*).

(*) JO L ... »;

3) l'article 32 est supprimé;

4) à l'article 34, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine, dans des cas spécifiques, l'application et le respect des dispositions relatives à la tarification et à la répartition des capacités et, dans un délai de deux mois à compter de la réception de cette demande, elle décide, conformément à la procédure visée à l'article 35, paragraphe 2, si la mesure en question peut être maintenue. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres.».

Article 31

Rapport

La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil, avant le ... (*) et ensuite tous les cinq ans, un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive.

Ce rapport est accompagné, le cas échéant, de nouvelles propositions de la Commission.

(*) Trois ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

*Article 32***Sanctions**

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicable en cas de violation des dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées, non discriminatoires et dissuasives.

Les États membres notifient ce régime à la Commission au plus tard à la date visée à l'article 33 et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

*Article 33***Mise en œuvre**

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

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

*Article 34***Entrée en vigueur**

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

*Article 35***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ...

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

(*) Deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

INDICATEURS DE SÉCURITÉ COMMUNS

Indicateurs de sécurité communs à notifier par les autorités de sécurité:

Le cas échéant, les indicateurs relatifs aux activités visées à l'article 2, paragraphe 2, points a) et b), sont notifiés séparément.

Si de nouveaux faits ou des erreurs sont découverts après la présentation du rapport, les indicateurs relatifs à une année déterminée sont modifiés ou corrigés par l'autorité de sécurité à la première occasion utile et au plus tard lors de la présentation du rapport annuel suivant.

Pour les indicateurs relatifs aux accidents visés à la rubrique 1 ci-dessous, le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer ⁽¹⁾ s'applique pour autant que les informations soient disponibles.

1) Indicateurs relatifs aux accidents

1. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) d'accidents et ventilation suivant les types d'accident suivants:

- collisions de trains, y compris les collisions avec des obstacles à l'intérieur du gabarit;
- déraillements de trains;
- accidents aux passages à niveau, y compris les accidents impliquant des piétons;
- accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche;
- incendies dans le matériel roulant;
- autres.

Chaque accident est signalé selon le type de l'accident primaire, même si les conséquences de l'accident secondaire sont plus graves, par exemple un incendie après un déraillement.

2. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de personnes grièvement blessées et de personnes tuées par type d'accident, les catégories étant les suivantes:

- passagers (également en relation avec le nombre total de passagers-kilomètres);
- personnel, y compris le personnel des contractants;
- usagers des passages à niveau;
- personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires;
- autres.

2) Indicateurs relatifs aux incidents survenus et aux incidents évités de justesse

1. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de ruptures de rail, de gauchissements de la voie et de pannes de signalisation.

2. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de signaux passés en situation de danger.

3. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service.

⁽¹⁾ JO L 14 du 21.1.2003, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 1192/2003 de la Commission (JO L 167 du 4.7.2003, p. 13).

3) Indicateurs relatifs aux conséquences des accidents

1. Coût total et relatif (par kilomètre-train), en euros, de tous les accidents, avec calcul, si possible, des coûts suivants:

- décès et blessures;
- indemnisation pour perte ou dommages des biens des passagers, du personnel ou de tiers, y compris les dommages causés à l'environnement;
- remplacement ou réparation de matériel roulant et d'installations ferroviaires endommagés;
- retards, perturbations et réacheminement du trafic, y compris les surcoûts en termes de personnel et de perte de recettes futures.

Il convient de déduire des coûts ci-dessus l'indemnisation dont ont bénéficié ou devraient bénéficier les tierces parties, par exemple les propriétaires de véhicule à moteur impliqués dans les accidents aux passages à niveau. Les indemnisations accordées au titre de polices d'assurance détenues par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure ne sont pas déduites.

2. Nombre total et relatif (par heure de travail) d'heures de travail perdues par le personnel et les contractants en raison des accidents.

4) Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en œuvre

1. Pourcentage des voies dotées d'un système de protection automatique des trains (ATP) en service, pourcentage en kilomètres-train utilisant des systèmes ATP opérationnels.
2. Nombre de passages à niveau (total et par kilomètre de ligne). Pourcentage des passages à niveau avec protection automatique ou manuelle.

5) Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité

Audits internes effectués par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, tels qu'ils sont définis dans la documentation du système de gestion de la sécurité. Nombre total d'audits effectués et pourcentage par rapport aux audits requis (et/ou prévus).

6) Définitions

Lors de la communication de données conformément à la présente annexe, les autorités déclarantes peuvent utiliser les définitions des indicateurs et les méthodes de calcul des coûts appliquées au niveau national. Toutes les définitions et méthodes de calcul utilisées doivent être expliquées dans une annexe du rapport annuel visé à l'article 18.

ANNEXE II

NOTIFICATION DES RÈGLES DE SÉCURITÉ NATIONALES

Les règles de sécurité nationales à notifier à la Commission selon la procédure décrite à l'article 8 sont notamment les suivantes:

- 1) règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux existants;
 - 2) règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires;
 - 3) règles concernant les exigences en matière d'autorisation de la mise en service et de l'entretien du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI. Il convient de notifier également les règles applicables à l'échange de matériel roulant entre entreprises ferroviaires, les systèmes d'enregistrement et les exigences applicables aux procédures d'essai;
 - 4) règles communes d'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas encore couvertes par des STI, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic;
 - 5) règles définissant les exigences applicables aux règles internes supplémentaires (statuts de la société) qui doivent être établies par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires;
 - 6) règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification, pour autant qu'elles ne soient pas encore couvertes par une STI;
 - 7) règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.
-

ANNEXE III

SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

1. Exigences applicables au système de gestion de la sécurité

Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

2. Éléments essentiels du système de gestion de la sécurité

Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

- a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;
- b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;
- c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:
 - dans les STI, ou
 - dans les règles nationales visées à l'article 8 et à l'annexe II, ou
 - dans d'autres règles pertinentes, ou
 - dans les décisions de l'autorité,et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;
- d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;
- e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;
- f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;
- g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;
- h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;
- i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;
- j) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

ANNEXE IV

DÉCLARATIONS POUR LA PARTIE DU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUE AU RÉSEAU

Les documents ci-après doivent être soumis pour permettre à l'autorité de sécurité de délivrer la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau:

- une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les STI ou parties de STI et, le cas échéant, les règles nationales de sécurité et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité;
- une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié;
- une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles nationales et ont été dûment certifiés.

Pour éviter les doubles emplois et limiter la quantité d'informations, seule une documentation de synthèse sera soumise concernant les éléments qui sont conformes aux STI et à d'autres dispositions des directives 96/48/CE et 2001/16/CE.

ANNEXE V

CONTENU DES RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS**1) Résumé**

Le résumé contient une brève description de l'événement, avec indication de la date, du lieu et des conséquences. Il énonce les causes directes ainsi que les facteurs qui ont contribué à l'événement et les causes sous-jacentes établies par l'enquête. Les recommandations principales sont indiquées, de même que des informations sur les destinataires de ces recommandations.

2) Faits immédiats de l'événement

1. L'événement:

- date, heure exacte et lieu de l'événement;
- description des circonstances et du site de l'accident, y compris des efforts des services de secours et d'urgence;
- décision d'ouvrir une enquête, composition de l'équipe d'enquêteurs et réalisation de l'enquête.

2. Les circonstances de l'événement:

- le personnel et les contractants impliqués ainsi que les autres parties et témoins;
- les trains et leur composition, ainsi que le numéro d'enregistrement du matériel roulant impliqué;
- la description de l'infrastructure et du système de signalisation – types de voie, aiguillages, enclenchement, signaux, protection des trains;
- les moyens de communication;
- les travaux effectués sur le site ou à proximité de celui-ci;
- le déclenchement du plan d'urgence ferroviaire et sa chaîne d'événements;
- le déclenchement du plan d'urgence des services publics de secours, de la police et des services médicaux et sa chaîne d'événements.

3. Pertes humaines, personnes blessées et dommages matériels:

- passagers et tiers, personnel, y compris les contractants;
- fret, bagages et autres biens;
- matériel roulant, infrastructure et environnement.

4. Circonstances externes:

- conditions météorologiques et références géographiques.

3) Compte rendu des investigations et enquêtes

1. Résumé des témoignages (sous réserve de protection de l'identité des personnes):

- personnel des chemins de fer, y compris les contractants;
- autres témoins.

2. Système de gestion de la sécurité:

- cadre organisationnel et manière dont les ordres sont donnés et exécutés;
- exigences applicables au personnel et manière dont leur respect est assuré;
- routines de contrôle et de vérification interne et leurs résultats;
- interface entre les différents acteurs présents sur l'infrastructure.

3. Règles et réglementations:

- règles et réglementation publique communautaire et nationale applicables;
- autres règles, telles que les règles d'exploitation, les instructions locales, les exigences applicables au personnel, les prescriptions d'entretien et les normes applicables.

4. Fonctionnement du matériel roulant et des installations techniques:

- système de signalisation et de contrôle-commande, y compris les enregistrements des enregistreurs automatiques de données;
- infrastructure;
- équipements de communications;
- matériel roulant, y compris les enregistrements des enregistreurs automatiques de données.

5. Documentation du système opératoire:

- mesures prises par le personnel pour le contrôle du trafic et la signalisation;
- échange de messages verbaux en relation avec l'événement, y compris la documentation provenant des enregistrements;
- mesures prises pour protéger et sauvegarder le site de l'événement.

6. Interface homme-machine-organisation:

- temps de travail du personnel impliqué;
- circonstances médicales et personnelles ayant influencé l'événement, y compris l'existence de stress physique ou psychologique;
- conception des équipements ayant un impact sur l'interface homme-machine.

7. Événements antérieurs de nature comparable.

4) Analyse et conclusions

1. Compte rendu final de la chaîne des événements:

- établissement des conclusions concernant l'événement, sur la base des faits établis à la section 3.

2. Discussion:

- analyse des faits établis à la section 3 afin de tirer les conclusions sur les causes de l'événement et l'efficacité des services de secours.

3. Conclusions:

- causes directes et immédiates de l'événement, y compris les facteurs ayant contribué à l'événement et liés aux mesures prises par les personnes impliquées ou à l'état du matériel roulant ou des installations techniques;
- causes sous-jacentes liées aux compétences, aux procédures et à l'entretien;
- causes premières liées aux conditions du cadre réglementaire et à l'application du système de gestion de la sécurité.

4. Observations complémentaires:

- déficiences et lacunes établies pendant l'enquête, mais sans incidences sur les conclusions concernant les causes.

5) **Mesures qui ont été prises**

- Compte rendu des mesures déjà prises ou adoptées à la suite de l'événement

6) **Recommandations**

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Voir page 3 du présent Journal officiel.

POSITION COMMUNE (CE) N° 56/2003

arrêtée par le Conseil le 26 juin 2003

en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2003 du Parlement européen et du Conseil du ...
instituant une Agence ferroviaire européenne («règlement instituant une Agence»)

(2003/C 270 E/04)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

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

considérant ce qui suit:

- (1) La constitution progressive d'un espace ferroviaire européen sans frontières nécessite une action communautaire dans le domaine de la réglementation technique applicable aux chemins de fer, en ce qui concerne tant les aspects techniques que les aspects de sécurité, les deux étant par ailleurs indissociables.
- (2) La directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer communautaires ⁽⁵⁾ prévoit l'ouverture graduelle des droits d'accès à l'infrastructure pour toute entreprise ferroviaire communautaire disposant d'une licence et souhaitant effectuer des services de transport de marchandises.

⁽¹⁾ JO C 126 E du 28.5.2002, p. 323.

⁽²⁾ JO C 61 du 14.3.2003, p. 131.

⁽³⁾ JO C 66 du 19.3.2003, p. 5.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 14 janvier 2003 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 26 juin 2003 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁵⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 1).

- (3) La directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽⁶⁾ prévoit que toute entreprise ferroviaire doit disposer d'une licence et qu'une licence attribuée dans un État membre est valable sur tout le territoire de la Communauté.

- (4) La directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ⁽⁷⁾ établit un cadre nouveau visant à la constitution d'un espace ferroviaire européen sans frontières.

- (5) Les différences en matière technique et opérationnelle entre les systèmes ferroviaires des États membres ont cloisonné les marchés ferroviaires nationaux et empêché un développement dynamique de ce secteur à l'échelle européenne. La directive 96/48/CE du Conseil, du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ⁽⁸⁾ et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ⁽⁹⁾, définissent des exigences essentielles et mettent en place un dispositif visant à la définition de spécifications techniques d'interopérabilité obligatoires.

- (6) La poursuite simultanée des objectifs de sécurité et d'interopérabilité nécessite un travail technique important qui doit être piloté par un organisme spécialisé. C'est pourquoi il est nécessaire de créer, dans le cadre institutionnel existant et dans le respect de l'équilibre des pouvoirs à l'intérieur de la Communauté, une Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée «Agence»), responsable de la sécurité et de l'interopérabilité des chemins de fer. La création d'une telle agence permettra de prendre en compte de façon conjointe et à un niveau d'expertise élevé les objectifs de sécurité et d'interopérabilité du réseau ferroviaire européen, et contribue en cela à la revitalisation du secteur ferroviaire et aux objectifs généraux de la politique commune des transports.

⁽⁶⁾ JO L 143 du 27.6.1995, p. 70. Directive modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 26).

⁽⁷⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée par la décision 2002/844/CE de la Commission (JO L 289 du 26.10.2002, p. 30).

⁽⁸⁾ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

⁽⁹⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

- (7) Afin de promouvoir la constitution d'un espace ferroviaire européen sans frontières et de contribuer à la revitalisation du secteur ferroviaire tout en renforçant ses indispensables atouts en matière de sécurité, il convient que l'Agence contribue au développement d'une véritable culture ferroviaire européenne et qu'elle constitue un outil essentiel de dialogue, de concertation et d'échanges entre tous les acteurs du monde ferroviaire, dans le respect des compétences de chacun.
- (8) La directive 2003/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... concernant la sécurité des chemins de fer communautaires («directive sur la sécurité ferroviaire») ⁽¹⁾ prévoit la mise au point d'indicateurs communs de sécurité, d'objectifs communs de sécurité et de méthodes communes de sécurité. L'élaboration de ces outils nécessite une expertise technique indépendante.
- (9) Afin de faciliter les procédures de délivrance des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires, il est nécessaire de mettre au point des formulaires harmonisés pour les certificats de sécurité et pour les demandes de certificats de sécurité.
- (10) La directive sur la sécurité ferroviaire prévoit l'examen des mesures nationales de sécurité sous l'angle de la sécurité et de l'interopérabilité. À cette fin, un avis reposant sur une expertise indépendante et neutre est indispensable.
- (11) Dans le domaine de la sécurité, il est important d'assurer la plus grande transparence possible et une circulation efficace des informations. Une analyse des performances, fondée sur des indicateurs communs et mettant en relation tous les acteurs du secteur, n'existe pas encore et il convient de se doter d'un tel outil. Pour les aspects statistiques, une étroite collaboration avec Eurostat est nécessaire.
- (12) Les organismes nationaux de sécurité ferroviaire, les régulateurs et les autres autorités nationales devraient pouvoir demander un avis technique indépendant quand ils ont besoin d'informations concernant plusieurs États membres.
- (13) La directive 2001/16/CE prévoit qu'un premier groupe de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) doit être élaboré avant le 20 avril 2004. La Commission a chargé l'association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF), qui regroupe les fabricants de matériel ferroviaire et les exploitants et gestionnaires d'infrastructure, de réaliser ces travaux. Il convient de prendre des mesures pour préserver l'expérience acquise par les professionnels du secteur dans le cadre de l'AEIF. La continuité des travaux et l'évolution dans le temps des STI nécessitent un cadre technique permanent.
- (14) L'interopérabilité du réseau transeuropéen devrait être renforcée et le choix des projets d'investissements nouveaux, soutenus par la Communauté, devrait respecter l'objectif d'interopérabilité conformément à la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽²⁾.
- (15) Afin d'assurer la continuité des travaux, les groupes de travail qui seront créés par l'Agence devraient pouvoir compter sur la participation de membres de l'AIEF, auxquels s'ajouteront des membres supplémentaires.
- (16) L'entretien des matériels roulants est un élément important du système de sécurité. Il n'existe pas de véritable marché européen de l'entretien des matériels ferroviaires, faute d'un système de certification des ateliers d'entretien. Cette situation entraîne des coûts supplémentaires pour le secteur et génère des trajets à vide. Il importe donc de développer progressivement un système européen de certification des ateliers d'entretien.
- (17) Les compétences professionnelles requises pour la conduite des trains constituent un élément important à la fois pour la sécurité et pour l'interopérabilité en Europe. C'est en outre une condition préalable pour permettre la libre circulation des travailleurs dans le secteur ferroviaire. Cette question devrait être abordée dans le respect du cadre existant en matière de dialogue social. L'Agence devrait fournir le support technique nécessaire à la prise en compte de cet aspect au niveau européen.
- (18) L'immatriculation est d'abord et avant tout un acte de reconnaissance de l'aptitude d'un matériel roulant à circuler dans des conditions spécifiées. L'immatriculation devrait être effectuée de façon transparente et non discriminatoire et relève de l'autorité publique. L'Agence devrait fournir le support technique pour la mise en place d'un système d'immatriculation du matériel roulant.
- (19) Afin d'assurer la plus grande transparence possible et l'égal accès de toutes les parties aux informations utiles, les documents prévus pour le processus d'interopérabilité devraient être accessibles au public. Il en va de même pour les licences et les certificats de sécurité. L'Agence devrait fournir le moyen d'échanger efficacement ces informations.
- (20) La promotion de l'innovation en matière de sécurité ferroviaire et d'interopérabilité est une tâche importante, que l'Agence devrait encourager. Aucune aide financière accordée à cet égard dans le cadre des activités de l'Agence ne devrait entraîner de distorsions sur le marché concerné.

⁽¹⁾ JO L ...

⁽²⁾ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée par la décision n° 1346/2001/CE (JO L 185 du 6.7.2001, p. 1).

(21) Pour bien remplir ses missions, l'Agence devrait disposer de la personnalité juridique et d'un budget autonome alimenté principalement par une contribution de la Communauté. Afin d'assurer l'indépendance de l'Agence dans sa gestion quotidienne et dans les avis et recommandations qu'elle formule, il est important que le directeur exécutif soit doté d'une pleine responsabilité et que le personnel de l'Agence soit indépendant.

(22) Pour veiller à ce que les missions de l'Agence soient effectivement accomplies, il convient que les États membres et la Commission soient représentés au sein d'un conseil d'administration doté des pouvoirs nécessaires pour établir le budget, vérifier son exécution, adopter des règles financières appropriées, établir des procédures de travail transparentes pour la prise de décision par l'Agence, adopter le programme de travail, adopter le budget, définir une politique en matière de visites dans les États membres et nommer le directeur exécutif.

(23) Afin de garantir la transparence des décisions du conseil d'administration, des représentants des secteurs concernés devraient assister aux délibérations, mais sans droit de vote car celui-ci est réservé aux représentants des pouvoirs publics qui doivent rendre compte devant les autorités de contrôle démocratique. Les représentants du secteur devraient être nommés par la Commission sur la base de leur capacité de représenter au niveau européen les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des infrastructures, l'industrie ferroviaire, les syndicats de travailleurs, les passagers et la clientèle des transports de marchandises.

(24) Les travaux de l'Agence devraient être menés de façon transparente. Le Parlement européen devrait exercer un contrôle effectif et devrait pour cela avoir la possibilité d'auditionner le directeur exécutif de l'Agence. L'Agence devrait également appliquer la législation communautaire pertinente concernant l'accès du public aux documents.

(25) Au cours des années passées, qui ont vu la création d'un nombre croissant d'agences décentralisées, l'autorité budgétaire s'est efforcée d'améliorer la transparence et le contrôle de la gestion des crédits communautaires octroyés à celles-ci, notamment en ce qui concerne la budgétisation des redevances, le contrôle financier, le pouvoir de décharge, la contribution au régime de pension et la procédure budgétaire interne (code de conduite). D'une manière analogue, il convient que le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil, du 25 mai 1999, relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) ⁽¹⁾ s'applique sans restriction à l'Agence, qui devrait adhérer à l'accord inter-institutionnel du 25 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission des Communautés européennes relatif aux enquêtes

internes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) ⁽²⁾.

(26) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir la création d'un organisme spécialisé chargé d'élaborer des solutions communes en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison du caractère collectif des travaux à mener, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE 1

PRINCIPES

Article premier

Création et objectifs de l'Agence

Le présent règlement établit une Agence ferroviaire européenne, ci-après dénommée «Agence».

L'Agence a pour objectifs de contribuer, sur le plan technique, à la mise en œuvre de la législation communautaire visant à améliorer la position concurrentielle du secteur ferroviaire en renforçant le niveau d'interopérabilité des systèmes ferroviaires et à développer une approche commune en matière de sécurité du système ferroviaire européen, afin de contribuer à la réalisation d'un espace ferroviaire européen sans frontières et garantissant un niveau de sécurité élevé.

Dans la poursuite de ces objectifs, l'Agence prend pleinement en compte le processus d'élargissement de l'Union européenne et les contraintes spécifiques relatives aux liaisons ferroviaires avec les pays tiers.

Article 2

Typologie des actes de l'Agence

L'Agence peut:

- a) adresser des recommandations à la Commission concernant l'application des articles 6, 7, 12, 14, 16, 17 et 18;
- b) rendre des avis à la Commission, en application des articles 8, 13 et 15, et aux autorités concernées des États membres, en application de l'article 10.

⁽¹⁾ JO L 136 du 31.5.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO L 136 du 31.5.1999, p. 15.

*Article 3***Composition des groupes de travail**

1. Pour l'élaboration des recommandations prévues aux articles 6, 7, 12, 14, 16, 17 et 18, l'Agence établit un nombre limité de groupes de travail. Ces groupes se fondent, d'une part, sur l'expertise des professionnels du secteur, en particulier sur l'expérience acquise par l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF) et, d'autre part, sur l'expertise des autorités nationales compétentes. L'Agence s'assure de la compétence et de la représentativité de ses groupes de travail et veille à ce qu'ils comportent une représentation satisfaisante des secteurs de l'industrie et des utilisateurs qui seront affectés par les mesures que la Commission pourrait proposer sur la base des recommandations que lui aurait adressées l'Agence. Ces groupes travaillent dans la transparence.

2. L'Agence transmet le programme de travail qui a été adopté aux organismes représentatifs du secteur intervenant au niveau européen. La liste de ces organismes est établie par le comité visé à l'article 21 de la directive 96/48/CE. Chaque organisme et/ou groupe d'organismes communique à l'Agence une liste des experts les plus qualifiés mandatés pour le représenter dans chacun des groupes de travail.

3. Les autorités nationales de sécurité, définies à l'article 16 de la directive sur la sécurité ferroviaire, désignent leurs représentants pour les groupes de travail auxquels elles souhaitent participer.

4. L'agence peut compléter si nécessaire les groupes de travail avec des experts indépendants reconnus pour leur compétence dans le domaine concerné.

5. Les groupes de travail sont présidés par un représentant de l'Agence.

*Article 4***Consultation des partenaires sociaux**

Pour les travaux prévus aux articles 6, 12 et 17, et lorsque ceux-ci ont une incidence directe sur l'environnement social ou les conditions de travail dans le secteur ferroviaire, l'Agence consulte les partenaires sociaux dans le cadre du comité de dialogue sectoriel mis en place conformément à la décision 98/500/CE de la Commission ⁽¹⁾.

Cette consultation intervient avant que l'Agence ne soumette ses recommandations à la Commission. L'Agence tient dûment compte des résultats de la consultation et est disposée à fournir à tout moment des explications complémentaires sur ses recommandations. Les avis émis par le comité de dialogue sectoriel sont transmis par l'Agence à la Commission et par

la Commission au comité visé à l'article 21 de la directive 96/48/CE.

*Article 5***Consultation des clients du fret ferroviaire et des passagers**

Pour les travaux prévus aux articles 6 et 12, et lorsque ceux-ci ont une incidence directe sur les clients du fret ferroviaire et les passagers, l'Agence consulte les organisations les représentant. La liste des organisations à consulter est établie par le comité visé à l'article 21 de la directive 96/48/CE.

Cette consultation intervient avant que l'Agence ne soumette ses propositions à la Commission. L'Agence tient dûment compte des résultats de la consultation et pourra fournir à tout moment des explications complémentaires sur ses propositions. Les avis émis par les organisations concernées sont transmis par l'Agence à la Commission et par la Commission au comité visé à l'article 21 de la directive 96/48/CE.

CHAPITRE 2

SÉCURITÉ*Article 6***Soutien technique**

1. L'Agence recommande à la Commission les méthodes de sécurité communes (MSC) et les objectifs de sécurité communs (OSC) prévus aux articles 6 et 7 de la directive sur la sécurité ferroviaire.

2. À la demande de la Commission ou du comité visé à l'article 21 de la directive 96/48/CE ou de sa propre initiative, l'Agence recommande à la Commission d'autres mesures en matière de sécurité.

3. Pour la période transitoire précédant l'adoption des OSC, des MSC et des STI, ainsi que pour ce qui concerne le matériel et les infrastructures non couverts par les STI, l'Agence peut adresser toute recommandation utile à la Commission. L'Agence s'assure de la cohérence entre ces recommandations et les STI existantes et en cours d'élaboration.

4. L'Agence est tenue de présenter une analyse coûts-avantages détaillée à l'appui des recommandations qu'elle soumet en application du présent article.

5. L'Agence organise et facilite la coopération entre les autorités nationales de sécurité et les organismes d'enquête définis aux articles 16 et 21 de la directive sur la sécurité ferroviaire.

⁽¹⁾ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

*Article 7***Certificats de sécurité**

En vue de l'application des articles 10 et 15 de la directive sur la sécurité ferroviaire, relative à l'harmonisation des certificats de sécurité, l'Agence élabore et recommande un formulaire harmonisé pour le certificat de sécurité, avec une version électronique, et un formulaire harmonisé de demande de certificat de sécurité, comprenant la liste des éléments essentiels à fournir.

*Article 8***Règles nationales de sécurité**

1. À la demande de la Commission, l'Agence effectue l'examen technique des nouvelles règles nationales de sécurité transmises à celle-ci conformément à l'article 8 de la directive sur la sécurité ferroviaire.

2. L'Agence examine la compatibilité de ces règles avec les MSC définies par la directive sur la sécurité ferroviaire ainsi qu'avec les STI en vigueur. L'Agence s'assure également que ces règles nationales de sécurité permettent d'atteindre les OSC définis dans ladite directive.

3. Si l'Agence, après avoir pris en compte les motifs communiqués par l'État membre, estime que l'une de ces règles soit n'est pas compatible avec les STI ou les MSC, soit ne permet pas d'atteindre les OSC, elle adresse un avis à la Commission dans un délai de deux mois après que celle-ci lui a transmis lesdites règles.

*Article 9***Suivi des résultats en matière de sécurité**

1. L'Agence établit un réseau avec les autorités nationales chargées de la sécurité et les autorités nationales chargées des enquêtes prévues par la directive sur la sécurité ferroviaire, afin de définir le contenu des indicateurs communs de sécurité énumérés à l'annexe 1 de ladite directive et de recueillir les données pertinentes en matière de sécurité ferroviaire.

2. Sur la base des indicateurs communs de sécurité, des rapports nationaux sur la sécurité et sur les accidents et de ses propres informations, l'Agence présente tous les deux ans un rapport sur les résultats en matière de sécurité, qui est publié. Le premier de ces rapports est publié la troisième année de fonctionnement de l'Agence.

3. L'Agence s'appuie sur les données collectées par Eurostat et coopère avec Eurostat afin d'éviter tout chevauchement des travaux et d'assurer la cohérence méthodologique des indicateurs de sécurité communs par rapport aux indicateurs utilisés dans les autres modes de transport.

*Article 10***Avis techniques**

1. Les organismes de contrôle nationaux visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE peuvent demander un avis technique à l'Agence pour ce qui concerne les aspects liés à la sécurité dans des affaires dont ils ont à connaître.

2. Les comités prévus à l'article 35 de la directive 2001/14/CE et à l'article 11 bis de la directive 91/440/CEE peuvent demander un avis technique à l'Agence pour ce qui concerne les aspects liés à la sécurité dans leurs domaines de compétence respectifs.

3. L'Agence rend son avis dans un délai de deux mois. Elle rend cet avis public dans une version dont ont été supprimées toutes les informations commerciales à caractère confidentiel.

*Article 11***Base de données publique des documents**

1. L'Agence est chargée de tenir une base de données publique des documents suivants:

- a) les licences attribuées conformément à la directive 95/18/CE;
- b) les certificats de sécurité délivrés conformément à l'article 10 de la directive sur la sécurité ferroviaire;
- c) les rapports d'enquête communiqués à l'Agence en vertu de l'article 24 de la directive sur la sécurité ferroviaire;
- d) les règles nationales notifiées à la Commission en vertu de l'article 8 de la directive sur la sécurité ferroviaire.

2. Les autorités nationales chargées de la délivrance des documents visés au paragraphe 1, points a) et b), notifient à l'Agence dans un délai d'un mois chaque décision individuelle d'attribution, de renouvellement, de modification ou de retrait.

3. L'Agence peut compléter cette base de données publique par tout document accessible au public ou tout lien utile en rapport avec les objectifs du présent règlement.

CHAPITRE 3

INTEROPÉRABILITÉ

Article 12

Soutien technique fourni par l'Agence

L'Agence contribue à l'élaboration et à la mise en œuvre de l'interopérabilité ferroviaire conformément aux principes et définitions énoncés dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE. À cette fin, l'Agence:

- a) organise et dirige, sur mandat de la Commission, les travaux des groupes de travail visés à l'article 3 en matière d'élaboration des projets de STI et transmet à la Commission les projets de STI;
- b) veille à ce que les STI soient adaptées au progrès technique et aux évolutions du marché et des exigences sociales et propose à la Commission les projets d'adaptation des STI qu'elle estime nécessaires;
- c) veille à la coordination entre la mise au point et la mise à jour des STI, d'une part, et la mise au point des normes européennes qui s'avèrent nécessaires pour l'interopérabilité, d'autre part; elle entretient les contacts utiles avec les organismes européens de normalisation;
- d) aide la Commission à organiser et à faciliter la coopération des organismes notifiés, comme cela est indiqué à l'article 20, paragraphe 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE;
- e) informe la Commission et lui fait des recommandations sur les conditions de travail de tous les membres du personnel qui effectuent des tâches comportant des risques.

Article 13

Surveillance des travaux des organismes notifiés

Sans préjudice de la responsabilité des États membres à l'égard des organismes notifiés qu'ils désignent, l'Agence peut, à la demande de la Commission, surveiller la qualité des travaux des organismes notifiés. Le cas échéant, l'Agence adresse un avis à la Commission.

Article 14

Contrôle de l'interopérabilité

1. À la demande de la Commission, l'Agence recommande des modalités de mise en œuvre de l'interopérabilité des systèmes ferroviaires, en facilitant la coordination entre les entreprises ferroviaires et entre les gestionnaires d'infrastructure, notamment pour organiser la migration des systèmes.
2. L'Agence assure un suivi des progrès de l'interopérabilité des systèmes ferroviaires. Elle présente et publie tous les deux

ans un rapport sur les progrès de l'interopérabilité. Le premier de ces rapports est publié dans la deuxième seconde année de fonctionnement de l'Agence.

Article 15

Interopérabilité du réseau transeuropéen

À la demande de la Commission, l'Agence examine, sous l'angle de l'interopérabilité, tout projet de réalisation d'infrastructure ferroviaire pour lequel une demande de concours financier communautaire est présentée. L'Agence rend un avis sur la conformité du projet avec les STI pertinentes dans un délai de deux mois à compter de la demande. Cet avis tient pleinement compte des dérogations prévues à l'article 7 de la directive 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE.

Article 16

Certification des ateliers d'entretien

Dans un délai de trois ans à compter du début de ses activités, l'Agence établit un système européen de certification des ateliers d'entretien du matériel roulant et formule des recommandations en vue de la mise en œuvre de ce système.

Ces recommandations visent notamment les éléments ci-après:

- un mode de gestion structuré,
- un personnel disposant des compétences nécessaires,
- les installations et les outils,
- une documentation technique et des prescriptions d'entretien.

Article 17

Compétences professionnelles

1. L'Agence formule des recommandations concernant la définition de critères uniformes et communs pour les compétences professionnelles et l'évaluation du personnel participant à l'exploitation et à l'entretien du système ferroviaire. Ce faisant, elle accorde une priorité aux conducteurs de train et à leurs formateurs. L'Agence consulte les représentants des partenaires sociaux selon les modalités prévues à l'article 4.
2. L'Agence formule des recommandations en vue de la mise en place d'un système d'agrément des centres de formation.
3. L'Agence favorise et soutient les échanges de conducteurs et de formateurs entre les compagnies ferroviaires situées dans différents États membres.

*Article 18***Immatriculation du matériel roulant**

L'Agence élabore et recommande à la Commission un formulaire type pour le registre d'immatriculation national conformément à l'article 14 de la directive 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE.

*Article 19***Registre des documents relatifs à l'interopérabilité**

1. L'Agence tient une liste publique des documents suivants prévus par les directives 2001/16/CE et 96/48/CE:

- a) les déclarations «CE» de vérification des sous-systèmes;
- b) les déclarations «CE» de conformité des constituants;
- c) les autorisations de mise en service, incluant les numéros d'immatriculation liés à ces mises en service;
- d) les registres de l'infrastructure et du matériel roulant.

2. Les organismes concernés communiquent ces documents à l'Agence, qui définit, en accord avec les États membres, les modalités pratiques de leur communication.

3. Lorsqu'ils transmettent les documents visés au paragraphe 1, les organismes concernés peuvent indiquer les documents qui ne doivent pas être rendus publics pour des raisons de sécurité.

4. L'Agence établit une base de données électronique regroupant les documents, en tenant pleinement compte du paragraphe 3. Cette base de données est accessible au public au moyen d'un site Internet.

CHAPITRE 4

ÉTUDES ET PROMOTION DE L'INNOVATION*Article 20***Études**

Lorsque la mise en œuvre des tâches définies par le présent règlement le requiert, l'Agence fait réaliser des études qu'elle finance sur son propre budget.

*Article 21***Promotion de l'innovation**

La Commission peut confier à l'Agence, selon le programme de travail et le budget de celle-ci, la tâche de promouvoir les innovations visant à améliorer l'interopérabilité et la sécurité

ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et les systèmes de positionnement et de suivi.

CHAPITRE 5

STRUCTURE INTERNE ET FONCTIONNEMENT*Article 22***Statut juridique**

1. L'Agence est un organisme de la Communauté. Elle est dotée de la personnalité juridique.

2. Dans chaque État membre, l'Agence jouit de la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par les législations nationales. Elle peut notamment acquérir et aliéner des biens mobiliers et immobiliers et ester en justice.

3. L'Agence est représentée par son directeur exécutif.

*Article 23***Privilèges et immunités**

Le protocole sur les privilèges et immunités des Communautés européennes s'applique à l'Agence ainsi qu'à son personnel.

*Article 24***Personnel**

1. Le statut des fonctionnaires des Communautés européennes, le régime applicable aux autres agents des Communautés européennes et les règles adoptées conjointement par les institutions des Communautés européennes aux fins de l'application de ce statut et de ce régime s'appliquent au personnel de l'Agence.

2. Sans préjudice de l'article 26, les compétences conférées à l'autorité investie du pouvoir de nomination et à l'autorité habilitée à conclure les contrats par lesdits statut et régime sont exercées par l'Agence en ce qui concerne son propre personnel.

3. Sans préjudice de l'article 26, paragraphe 1, le personnel de l'Agence est composé:

— d'agents temporaires recrutés par celle-ci pour une durée maximale de cinq ans parmi les professionnels du secteur en fonction de leurs qualifications et de leur expérience en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;

— d'agents recrutés en tant que fonctionnaires affectés ou détachés par la Commission ou les États membres pour une durée maximale de cinq ans;

— et d'autres agents au sens du régime applicable aux autres agents pour réaliser des tâches d'exécution ou de secrétariat.

4. Les experts qui participent aux groupes de travail organisés par l'Agence n'appartiennent pas au personnel de l'Agence. Leurs frais de déplacement et de séjour sont pris en charge par l'Agence, selon des règles et des barèmes arrêtés par le conseil d'administration.

Article 25

Création et attributions du conseil d'administration

1. Un conseil d'administration est créé en vertu du présent article.

2. Le conseil d'administration:

- a) nomme le directeur exécutif conformément à l'article 31;
- b) adopte, pour le 30 avril de chaque année, le rapport général de l'Agence pour l'année précédente, et le transmet aux États membres, au Parlement européen, au Conseil et à la Commission;
- c) adopte, pour le 31 octobre de chaque année, et en tenant compte de l'avis de la Commission, le programme de travail de l'Agence pour l'année à venir et le transmet aux États membres, au Parlement européen, au Conseil et à la Commission. Ce programme de travail est adopté sans préjudice de la procédure budgétaire annuelle de la Communauté. Dans le cas où, dans un délai de quinze jours à compter de la date d'adoption du programme de travail, la Commission exprime son désaccord sur le programme, le conseil d'administration le réexamine et l'adopte dans un délai de deux mois, éventuellement modifié, en deuxième lecture, soit à la majorité des deux tiers, y compris les représentants de la Commission, soit à l'unanimité des représentants des États membres;
- d) exerce ses fonctions en relation avec le budget de l'Agence, en application du chapitre 6;
- e) établit des procédures pour la prise de décisions par le directeur exécutif;
- f) définit une politique en matière de visites à effectuer conformément à l'article 33;
- g) exerce l'autorité disciplinaire sur le directeur exécutif et les chefs d'unité visés à l'article 30, paragraphe 3;
- h) établit son règlement intérieur.

Article 26

Composition du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration est composé d'un représentant de chaque État membre et de quatre représentants de la

Commission, ainsi que de six représentants, nommés par la Commission et ne disposant pas du droit de vote, dont chacun représente au niveau européen l'une des catégories suivantes:

- les entreprises ferroviaires,
- les gestionnaires d'infrastructures,
- l'industrie ferroviaire,
- les syndicats,
- les passagers,
- les clients du fret ferroviaire.

Les membres du conseil d'administration sont nommés sur la base de l'expérience et des connaissances pertinentes.

2. Chaque État membre et la Commission nomment les membres du conseil d'administration qui les représentent, ainsi qu'un suppléant.

3. La durée du mandat est de cinq ans et il est renouvelable une fois.

4. Le cas échéant, la participation de représentants de pays tiers ainsi que les conditions de cette participation sont fixées par les dispositions visées à l'article 36, paragraphe 2.

Article 27

Présidence du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration élit un président et un vice-président parmi ses membres. Le vice-président remplace le président lorsque celui-ci n'est pas en mesure d'assumer ses fonctions.

2. Le mandat du président et du vice-président a une durée de trois ans et ne peut être renouvelé qu'une seule fois. Toutefois, s'ils perdent leur qualité de membres du conseil d'administration à un moment quelconque de leur mandat de président ou de vice-président, leur mandat expire automatiquement à la même date.

Article 28

Réunions

1. Les réunions du conseil d'administration sont convoquées par son président. Le directeur exécutif de l'Agence participe aux réunions.

2. Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an. Il se réunit en outre à l'initiative de son président ou à la demande de la Commission, à la demande de la majorité de ses membres ou d'un tiers des représentants des États membres au conseil.

Article 29

Vote

Sauf disposition contraire, le conseil d'administration arrête ses décisions à la majorité des deux tiers des membres disposant du droit de vote. Chaque membre disposant du droit de vote bénéficie d'une voix.

Article 30

Fonctions et attributions du directeur exécutif

1. L'Agence est gérée par son directeur exécutif, qui est totalement indépendant dans l'exercice de ses fonctions, sans préjudice des compétences respectives de la Commission et du conseil d'administration.

2. Le directeur exécutif:

- a) prépare le programme de travail et le soumet au conseil d'administration après consultation de la Commission;
- b) prend les dispositions nécessaires pour mettre en œuvre le programme de travail et répond, dans la mesure du possible, aux demandes d'assistance de la Commission liées aux tâches de l'Agence conformément au présent règlement;
- c) prend les dispositions nécessaires, notamment l'adoption d'instructions administratives internes et la publication de consignes, pour assurer le fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement;
- d) met en place un système efficace de suivi afin de pouvoir comparer les résultats de l'Agence avec ses objectifs opérationnels et met en place un mécanisme d'évaluation régulière correspondant aux normes professionnelles reconnues. Sur cette base, il prépare chaque année un projet de rapport général et le soumet au conseil d'administration;
- e) exerce à l'égard du personnel de l'Agence les pouvoirs visés à l'article 24, paragraphe 2;
- f) établit des estimations des recettes et des dépenses de l'Agence, en application de l'article 38, et exécute le budget conformément à l'article 39.

3. Le directeur exécutif peut être assisté d'un ou de plusieurs chefs d'unité. En cas d'absence ou lorsqu'il n'est pas en mesure d'assumer ses fonctions, un des chefs d'unité le remplace.

Article 31

Nominations au sein du personnel de l'Agence

1. Le directeur exécutif est nommé par le conseil d'administration sur la base de son mérite et de ses capacités en matière d'administration et de gestion, ainsi que de ses compétences et de son expérience établies et utiles dans le domaine ferroviaire. Le conseil d'administration arrête sa décision à la majorité des quatre cinquièmes de l'ensemble de ses membres disposant du

droit de vote. La Commission peut proposer un ou plusieurs candidats.

Le pouvoir de révoquer le directeur exécutif appartient au conseil d'administration, selon la même procédure.

2. Le directeur exécutif nomme les autres membres du personnel de l'Agence conformément à l'article 24.

3. Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans et il est renouvelable une fois.

Article 32

Audition du directeur exécutif

Le directeur exécutif présente chaque année au Parlement européen un rapport général sur les activités de l'Agence. Le Parlement européen ou le Conseil peut en outre demander à tout moment à entendre le directeur exécutif sur un sujet lié aux activités de l'Agence.

Article 33

Visites dans les États membres

1. Afin de mener à bien les tâches qui lui sont confiées par les articles 8, 9, 10, 13 et 15, l'Agence peut effectuer des visites dans les États membres, conformément à la politique définie par le conseil d'administration. Les autorités nationales des États membres facilitent le travail du personnel de l'Agence.

2. L'Agence informe l'État membre concerné de la visite prévue, de l'identité des fonctionnaires de l'Agence mandatés, ainsi que de la date à laquelle la visite débute. Les fonctionnaires de l'Agence mandatés pour l'exécution de ces visites effectuent celles-ci sur présentation d'une décision du directeur exécutif spécifiant l'objet et les buts de leur visite.

3. À la fin de chaque visite, l'Agence rédige un rapport et le transmet à la Commission et à l'État membre concerné.

Article 34

Responsabilité

1. La responsabilité contractuelle de l'Agence est régie par la législation applicable au contrat en question.

2. La Cour de justice des Communautés européennes est compétente pour statuer en vertu d'une clause compromissoire contenue dans un contrat passé par l'Agence.

3. En matière de responsabilité non contractuelle, l'Agence répare, conformément aux principes généraux communs aux droits des États membres, les dommages causés par ses services ou par ses agents dans l'exercice de leurs fonctions.

4. La Cour de justice des Communautés européennes est compétente pour connaître des litiges relatifs à la réparation des dommages visés au paragraphe 3.

5. La responsabilité personnelle des agents envers l'Agence est régie par les dispositions du statut ou du régime qui leur sont applicables.

Article 35

Langues

1. Le conseil d'administration établit le régime linguistique de l'Agence. À la demande d'un membre du conseil d'administration, cette décision est prise à l'unanimité. Les États membres peuvent s'adresser à l'Agence dans la langue communautaire de leur choix.

2. Les travaux de traduction requis pour le fonctionnement de l'Agence sont effectués par le centre de traduction des organes de l'Union européenne.

Article 36

Participation de pays tiers

1. L'Agence est ouverte à la participation des pays européens qui ont conclu avec la Communauté européenne des accords prévoyant l'adoption et l'application par ces pays du droit communautaire dans le domaine couvert par le présent règlement.

2. Conformément aux dispositions pertinentes de ces accords, des arrangements seront mis en place pour définir les modalités de la participation de ces pays au travail de l'Agence, en particulier en ce qui concerne la nature et l'ampleur de cette participation. Ces arrangements comprendront notamment des dispositions relatives aux contributions financières et au personnel. Ils peuvent prévoir une représentation sans droit de vote au sein du conseil d'administration.

Article 37

Transparence

Le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil, du 30 mai 2001, relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen du Conseil et de la Commission s'applique aux documents détenus par l'Agence ⁽¹⁾.

Le conseil d'administration adopte les modalités d'application dudit règlement.

CHAPITRE 6

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 38

Budget

1. Les recettes de l'Agence proviennent:

— d'une contribution de la Communauté;

⁽¹⁾ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

— d'une contribution éventuelle des États tiers participant aux travaux de l'Agence en vertu de l'article 36;

— des redevances pour publications, formation et tout autre service assuré par l'Agence.

2. Les dépenses de l'Agence comprennent les frais de personnel, d'administration, d'infrastructure et de fonctionnement.

3. Le directeur exécutif établit une estimation des recettes et des dépenses de l'Agence pour l'année civile suivante, et la transmet au conseil d'administration, accompagnée d'un tableau des effectifs.

4. Les recettes et les dépenses doivent être équilibrées.

5. Le conseil d'administration arrête, le 31 mars au plus tard, le projet de budget de l'année civile suivante et le transmet à la Commission, qui inscrit sur cette base les estimations correspondantes dans l'avant-projet de budget général de l'Union européenne, qu'elle soumet au Conseil conformément à l'article 272 du traité.

6. Le conseil d'administration adopte, au plus tard pour le 15 janvier de l'année civile courante, le budget de l'Agence en l'adaptant au besoin à la subvention communautaire décidée par l'autorité budgétaire.

Article 39

Exécution et contrôle du budget

1. Le directeur exécutif exécute le budget de l'Agence.

2. Le contrôle de l'engagement et du paiement de toutes les dépenses, ainsi que le contrôle de l'existence et du recouvrement de toutes les recettes de l'Agence sont assurés par le contrôleur financier de la Commission.

3. Le 31 mars au plus tard, le directeur exécutif soumet à la Commission, au conseil d'administration et à la Cour des comptes les comptes détaillés de toutes les recettes et dépenses de l'exercice précédent.

La Cour des comptes examine ces comptes conformément à l'article 248 du traité. Elle publie chaque année un rapport sur les activités de l'Agence.

4. Le Parlement européen, sur recommandation du Conseil, donne décharge au directeur exécutif sur l'exécution du budget.

*Article 40***Règlement financier**

Après avoir reçu l'accord de la Commission et l'avis de la Cour des comptes, le conseil d'administration arrête le règlement financier de l'Agence, qui spécifie notamment la procédure à suivre pour l'établissement et l'exécution du budget de l'Agence, conformément à l'article 185 du règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes. Les crédits annuels destinés à l'Agence sont autorisés par l'autorité budgétaire dans la limite de la rubrique concernée des perspectives financières.

*Article 41***Lutte contre la fraude**

1. Aux fins de la lutte contre la fraude, la corruption et autres actes illégaux, le règlement (CE) n° 1073/1999 s'applique intégralement.
2. L'Agence adhère à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes internes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et arrête immédiatement les dispositions nécessaires, lesquelles s'appliquent à tout le personnel de l'Agence.
3. Les décisions de financement et les accords et instruments d'application qui en découlent prévoient expressément que la

Cour des comptes et l'OLAF peuvent, au besoin, effectuer un contrôle sur place auprès des bénéficiaires des crédits de l'Agence.

CHAPITRE 7

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES*Article 42***Commencement des activités de l'Agence**

L'Agence est opérationnelle dans les 24 mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement.

*Article 43***Évaluation**

Dans les cinq ans qui suivent le commencement des activités de l'Agence, la Commission réalise une évaluation de la mise en œuvre du présent règlement, des résultats obtenus par l'Agence et de ses méthodes de travail. Cette évaluation tient compte de l'avis des représentants du secteur, des partenaires sociaux et des organisations d'usagers et de clients. Les résultats de l'évaluation sont publiés. La Commission propose, au besoin, une modification du présent règlement.

Article 44

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Voir page 3 du présent Journal officiel.