

COM (2013) 30 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 11 février 2013

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 11 février 2013

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil
relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union
européenne (Refonte)



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 4 février 2013 (06.02)
(OR. en)**

6013/13

**Dossier interinstitutionnel:
2013/0015 (COD)**

**TRANS 39
CODEC 226**

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	31 janvier 2013
N° doc. Cion:	COM(2013) 30 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (Refonte)

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2013) 30 final



Bruxelles, le 30.1.2013
COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

(Refonte)

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

{SWD(2013) 8}

{SWD(2013) 9}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Évolution récente des politiques de l'UE dans le domaine ferroviaire

Dans son Livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», adopté le 28 mars 2011 (le «Livre blanc 2011»), la Commission a fait part de sa vision pour l'établissement d'un espace européen unique des transports et a indiqué que cet objectif passe par la création d'un marché intérieur des transports ferroviaires dans lequel les entreprises ferroviaires européennes peuvent fournir leurs services sans entraves techniques et administratives inutiles.

En outre, dans ses conclusions de janvier 2012, le Conseil européen souligne qu'il importe d'exploiter le potentiel de création d'emploi du marché unique complètement intégré, y compris en ce qui concerne les industries de réseau¹. De plus, dans sa communication intitulée «Agir pour la croissance, la stabilité et l'emploi» adoptée le 30 mai 2012², la Commission indique combien il importe de réduire encore la charge réglementaire et les barrières à l'entrée dans le secteur du transport ferroviaire, et formule à cet effet des recommandations spécifiques par pays. Dans la même logique, la Commission a adopté le 6 juin 2012 une communication sur «Une meilleure gouvernance pour le marché unique», qui met également l'accent sur l'importance du secteur des transports³.

Au cours de la dernière décennie, le marché ferroviaire de l'UE a été profondément modifié par l'introduction progressive de trois paquets législatifs sur les chemins de fer (et d'actes les accompagnant) destinés à ouvrir les marchés nationaux et à accroître la compétitivité et l'interopérabilité des chemins de fer au niveau de l'UE, tout en conservant des niveaux élevés de sécurité. Cependant, malgré l'enrichissement considérable de l'acquis de l'UE établissant un marché intérieur des services de transport ferroviaire, la part modale du rail dans le transport à l'intérieur de l'UE demeure modeste. C'est pourquoi la Commission prévoit de proposer un quatrième paquet ferroviaire afin d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en éliminant les obstacles qui subsistent à l'entrée sur le marché. La présente directive fait partie de ce quatrième paquet, qui vise à éliminer les barrières administratives et techniques existantes, notamment en mettant sur pied une approche commune en matière de règles de sécurité et d'interopérabilité afin d'augmenter les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires actives dans l'Union européenne, en diminuant les coûts administratifs, en accélérant les procédures administratives et en évitant les discriminations déguisées.

1.2. Cadre juridique pour l'interopérabilité

En vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (articles 170 et 171), l'Union doit contribuer à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens dans les secteurs du transport. Pour atteindre ces objectifs, elle doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de la normalisation technique.

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/fr/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

Les premières mesures prises dans le secteur ferroviaire étaient la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, toutes deux modifiées par la directive 2004/50/CE. Ces directives ont été refondues dans la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté, actuellement en vigueur telle que modifiée par la directive 2009/131/CE et la directive 2011/18/UE.

1.3. Pourquoi refondre la directive 2008/57/CE modifiée sur l'interopérabilité?

Plusieurs leçons ont été tirées des travaux de développement des STI, de l'application des directives sur l'interopérabilité à certains projets, des travaux du comité établi en vertu de l'article 29 de la directive 2008/57/CE et du retour d'information des parties intéressées. En outre, le contexte législatif concernant la mise sur le marché de produits a évolué ces dernières années, de sorte que la législation sur l'interopérabilité nécessite une mise à jour.

En conséquence, la Commission entend proposer un certain nombre de modifications à la directive 2008/57/CE, que l'on peut regrouper en trois catégories distinctes:

- nouvelles dispositions: plusieurs nouvelles définitions, le concept d'autorisation pour la mise sur le marché d'un véhicule et quelques dispositions sur les registres;
- clarification des dispositions existantes: champ d'application de la directive, application des STI aux systèmes existants, dérogations aux STI, insuffisances des STI et applicabilité des règles nationales;
- mises à jour dues à l'évolution du cadre législatif: dispositions concernant l'évaluation de la conformité et les organismes d'évaluation de la conformité, références aux procédures de comitologie et aux actes délégués;
- modifications rédactionnelles: consolidation des modifications précédentes du texte de la directive, renumérotation des articles et des annexes, références à d'autres volets du quatrième paquet ferroviaire et reformulation ciblée de quelques phrases afin d'éviter les ambiguïtés de traduction.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

La Commission européenne a effectué une analyse d'impact approfondie pour appuyer les propositions législatives destinées à améliorer l'efficacité et la compétitivité de l'espace ferroviaire unique européen dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité.

Un comité de pilotage de l'analyse d'impact a été créé en juin 2011. La DG MOVE avait invité toutes les DG à participer, même si les principaux services intéressés étaient les DG ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER et ELARG.

Les services de la Commission ont débattu de manière continue de l'évolution de l'espace ferroviaire unique européen avec des représentants sectoriels. En 2010-2011, ils ont également mené une évaluation *ex post* du règlement (CE) n° 881/2004 instituant l'Agence ferroviaire européenne.

Pour soutenir la Commission dans le processus d'analyse d'impact, il a été demandé à un consultant externe de préparer une étude à l'appui de l'analyse d'impact et de réaliser une consultation ciblée des parties intéressées.

Cette consultation a débuté le 18 novembre 2011 par une enquête sur internet, qui a été clôturée le 30 décembre 2011. Elle a été suivie par des entretiens avec les principales parties intéressées et par un atelier avec les parties intéressées fin février 2012.

Depuis, la DG MOVE a participé à des réunions bilatérales avec le secteur afin de dégager les pistes à suivre dans le quatrième paquet ferroviaire en ce qui concerne l'interopérabilité et la sécurité.

Étant donné la nature technique de l'initiative, aucune consultation publique n'a été organisée. Cependant, la Commission a veillé à ce que toutes les parties intéressées soient consultées en temps utile et que tous les éléments principaux de l'initiative soient examinés.

On trouvera de plus amples informations sur l'analyse d'impact et les résultats de la consultation des parties prenantes dans le document de travail des services de la Commission accompagnant les propositions législatives visant à supprimer les barrières administratives et techniques existantes dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité sur le marché ferroviaire de l'UE.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

La présente section comporte des observations et des explications concernant les modifications importantes du texte de la directive. Elle ne contient pas de commentaires détaillés sur les modifications mineures introduites suite au traité de Lisbonne, sur les modifications rédactionnelles ni sur les modifications évidentes.

La numérotation correspond aux articles et annexes renumérotés, sauf si ceux-ci sont précédés du préfixe «ex», auquel cas elle correspond à la numérotation telle qu'elle apparaît dans la directive 2008/57/CE.

CHAPITRE I

Article 1^{er}

Les services de la Commission et le comité visé à l'article 29 de la directive 2008/57/CE avaient déjà clarifié en février 2009 le champ d'application de la directive en ce qui concerne les lignes et véhicules des services locaux, urbains et suburbains. Cette analyse a débouché sur une approche en trois volets: i) exclusion du transport ferroviaire urbain et clarification du champ d'application; ii) mise au point d'un cadre volontaire européen de normalisation pour le transport ferroviaire urbain; et iii) élaboration d'exigences essentielles pour le transport urbain.

La première action a été lancée en octobre 2009, lorsque les services de la Commission ont invité les États membres à exclure du champ d'application des mesures de transposition de la directive 2008/57/CE les cas a) et b) définis en son article 1^{er}, paragraphe 3. Il s'agissait d'éviter qu'un État membre n'applique la directive à des cas n'étant de facto pas couverts par les STI. Une telle situation impliquerait en fait que les États membres notifient toutes les règles nationales applicables aux métros, tramways et systèmes ferroviaires légers en l'absence de STI et suivent pour ces systèmes toutes les procédures établies par la directive pour le rail lourd, ce qui se traduirait par une charge administrative, technique et juridique disproportionnée. Pour éviter cette situation, la modification proposée formalise, au paragraphe 3, l'indication déjà donnée par les services de la Commission en octobre 2009, ce qui complète la première action.

La seconde action a été formellement lancée en février 2011, lorsque la Commission a confié aux organismes de normalisation européens le mandat de développer des normes volontaires pour le rail urbain.

Pour contribuer à la troisième action susmentionnée, les associations représentant le secteur du transport ferroviaire urbain ont publié, en octobre 2011, une série d'«exigences fondamentales» servant de référence de base à l'exécution du programme de normalisation du rail urbain proposé par le CEN/CENELEC et l'ETSI en octobre 2011.

Par conséquent, l'interopérabilité des systèmes locaux, urbains et suburbains est réputée prise en compte adéquatement dans le domaine volontaire et ne doit pas être couverte par la présente directive.

Article 2

Par souci de clarté, et pour tenir compte de l'évolution du cadre juridique, certaines définitions ont été reformulées ou ajoutées.

Ex-article 3

Il a été supprimé car il faisait double emploi avec l'article 1^{er}.

Article 3

Pas de modification majeure.

CHAPITRE II

Article 4

Les STI doivent comprendre de nouvelles dispositions afin de couvrir les sous-systèmes existants et de permettre aux entreprises ferroviaires de vérifier la compatibilité entre les véhicules et les lignes sur lesquelles ces véhicules sont destinés à être exploités.

Article 5

Pas de modification majeure, hormis celles requises par le traité de Lisbonne.

Article 6

Cet article clarifie l'utilisation des avis de l'Agence dans l'attente de la modification des STI, lorsque des insuffisances sont décelées.

Ex-article 7

Cet article a été supprimé car il était devenu obsolète. En effet, le champ d'application des STI aura été étendu d'ici à l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 7

Les cas de non-application éventuelle des STI ont été réduits étant donné que le cas 1 b) de l'article 9 de la directive actuelle est peu clair, n'a jamais été utilisé et pourrait être couvert, comme dans les cas 1 c) et 1 f), par des cas spécifiques dans les STI.

Articles 8, 9 et 10

Pas de modification majeure, hormis celles requises par le traité de Lisbonne.

Ex-article 12

Supprimé car couvert par le règlement (UE) n° 1025/2012.

Article 11

Pas de modification majeure.

CHAPITRE IV

Ex-article 15

Ses dispositions sont transférées aux articles du chapitre V.

Article 12

Pas de modification majeure.

Articles 13 et 14

Ces articles ont été reformulés par souci de cohérence avec le texte révisé de la présente directive et avec le règlement instituant l'Agence et la directive relative à la sécurité ferroviaire. Ils clarifient le rôle des règles nationales, les cas dans lesquels des règles nationales peuvent être introduites, ainsi que les procédures de retrait et de publication.

L'Agence conserve son rôle de classification des règles nationales (ex-article 27); en outre, elle examine les règles nationales notifiées et invite les États membres à les abroger en cas de redondance ou d'incompatibilité avec le droit de l'Union.

Article 15

Cet article clarifie les circonstances nécessitant une nouvelle déclaration CE de vérification.

Article 16

Pas de modification majeure.

Article 17

Cet article rappelle le principe général de présomption de conformité établi dans le règlement (UE) n° 1025/2012.

Ex-article 20

Une partie de son contenu a été clarifiée et transférée au chapitre V. Le reste du contenu est déjà couvert par l'article 7 (non-application des STI).

CHAPITRE V

Les ex-articles 21 à 25 ont été supprimés et remplacés par les nouveaux articles 18 à 20.

Article 18

Pour les installations fixes, la procédure est pratiquement identique à celle prévue par la directive 2008/57/CE, sauf pour les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, que l'Agence autorisera par souci de cohérence avec les sous-systèmes embarqués correspondants.

Article 19

Cet article concerne la mise sur le marché de sous-systèmes mobiles, qui peut être effectuée tant par les entreprises ferroviaires que par les fabricants. En pratique, les sous-systèmes mobiles ne sont pas mis en service individuellement: leur mise en service s'effectue lors de leur intégration dans un véhicule. La mise en service des véhicules est traitée à l'article 21.

Article 20

Cet article introduit la notion d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, qui remplace partiellement le concept d'autorisation de mise en service d'un véhicule délivrée par l'autorité nationale de sécurité conformément à la directive 2008/57/CE.

L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule est délivrée par l'Agence et contient toutes les informations dont l'entreprise ferroviaire aura ensuite besoin pour mettre le véhicule en service commercial. Le demandeur (l'entreprise ferroviaire, le fabricant, etc.) peut demander à l'Agence de compléter l'autorisation de mise sur le marché par une déclaration concernant la

compatibilité technique du véhicule avec un ensemble donné de lignes ou de réseaux, défini par le demandeur sur la base de considérations commerciales et/ou techniques. Cette déclaration complémentaire facilitera la tâche de l'entreprise ferroviaire pour la mise en service du véhicule.

Article 21

Cet article clarifie le rôle que jouent les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure dans la vérification de la compatibilité technique du véhicule avec la ligne et de l'intégration en sécurité du véhicule dans le système où il est destiné à être exploité.

Article 22

Cet article concerne l'autorisation de mise sur le marché d'un type de véhicule et a été modifié pour tenir compte des dispositions des articles 18 à 21.

Ex-article 27

Cet article a été supprimé car certaines de ses dispositions ont été transférées dans le règlement instituant l'Agence.

CHAPITRE VI

Les articles 23 à 41 relatifs aux organismes d'évaluation de la conformité remplacent et complètent l'ex-article 28 et l'ex-annexe VIII pour inclure les dispositions du nouveau cadre législatif pour la mise sur le marché de produits tel que défini dans la décision 768/2008/CE.

Ex-article 31

Cet article a été supprimé car il est obsolète.

CHAPITRE VII

Les articles 42 à 45 sur le numéro européen de véhicule (NEV) et les registres ont été mis à jour pour tenir compte des dispositions du chapitre V.

Ex-article 36

Cet article a été supprimé car il est obsolète.

CHAPITRE VIII

Articles 46 et 47

Ces articles concernent la délégation de pouvoirs à la Commission en vertu du traité de Lisbonne.

Article 48

Cet article a été modifié pour tenir compte des nouvelles procédures de comitologie.

Ex-article 30

Cet article a été supprimé car il est obsolète.

Articles 49 et 50

Ces articles ont été mis à jour pour assurer la cohérence avec le reste du texte de la présente directive.

Article 51

Cet article inclut les nouvelles dispositions relatives au régime transitoire de mise en service des véhicules. Cela permettra l'application parallèle des deux régimes (la directive 2008/57/CE et la présente directive) pendant une période limitée.

Article 52

Du fait de l'adoption du traité de Lisbonne, un certain nombre d'annexes de la directive 2008/57/CE sont transformées en actes d'exécution à adopter par la Commission. Cet article établit les dispositions à appliquer jusqu'à la date d'entrée en application desdits actes d'exécution.

Article 53

Cet article prévoit que les États membres transmettent à la Commission des tableaux de correspondance lors de la transposition de la directive en droit national. Ces tableaux sont nécessaires en raison des modifications substantielles introduites aux chapitres V et VI de la directive et sont considérés comme indispensables pour permettre à tous les acteurs de déterminer facilement la législation nationale applicable.

Article 54

Nouvel article relatif au rôle des avis et recommandations de l'Agence.

Articles 55 à 57

Ces articles ont été mis à jour pour assurer la cohérence avec le texte de la directive.

Annexe I

Il n'est plus fait mention du système ferroviaire transeuropéen car les STI auront de facto été étendues à celui-ci d'ici à ce que la présente directive entre en vigueur.

La distinction entre rail à grande vitesse et conventionnel a également été supprimée étant donné la fusion d'un certain nombre de STI relatives à l'un et l'autre systèmes ferroviaires.

Compte tenu de ce qui précède, la classification des véhicules a été simplifiée.

Annexes II et III

Pas de modification majeure.

Ex-annexe IV

Cette annexe est transformée en acte d'exécution. Voir l'article 8, paragraphe 2.

Ex-Annexes V et VI

Ces annexes sont transformées en actes d'exécution. Voir l'article 15, paragraphe 7.

Ex-annexe VII

Cette annexe est transformée en acte d'exécution. Voir l'article 14, paragraphe 8.

Ex-annexe VIII

Cette annexe a été supprimée car elle est incluse dans les articles 27, 28 et 29.

Ex-annexe IX

Cette annexe est transformée en acte d'exécution. Voir l'article 7, paragraphe 3.

Annexes IV et V

Ces annexes ont été mises à jour pour assurer la cohérence avec le texte de la présente directive.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de ~~la Communauté~~
☒ l'Union européenne ☒**

(Refonte)

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

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

vu le traité ☒ sur le fonctionnement de l'Union européenne ☒ ~~établissant la Communauté européenne~~, et notamment ~~ses articles 71 et 156~~ ☒ son article 91, paragraphe 1, et ses articles 170 et 171 ☒,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

~~La directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse³ et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel⁴ ont été modifiées de façon substantielle par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil⁵. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans~~

¹ JO C du ..., p. ...

² JO C du ..., p. ...

³ ~~JO L 235 du 17.9.1996, p. 6. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/32/CE de la Commission (JO L 141 du 2.6.2007, p. 63).~~

⁴ ~~JO L 110 du 20.4.2001, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/32/CE.~~

⁵ ~~Directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 164 du 30.4.2004, p. 114); Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 40).~~

~~un souci de clarté, de procéder à la refonte desdites directives et, dans un but de simplification, de rassembler leurs dispositions en un texte unique.~~

↓ nouveau

(1) La directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté⁶ a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à sa refonte.

↓ 2008/57/CE considérant 2
(adapté)

(2) Pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, en mettant en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques, ~~comme prévu à l'article 155 du traité.~~

↓ nouveau

(3) La poursuite de l'objectif d'interopérabilité dans le système ferroviaire de l'Union devrait conduire à la définition d'un niveau optimal d'harmonisation technique et permettre de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transport ferroviaire international au sein de l'Union et avec les pays tiers, et contribuer à la réalisation progressive du marché intérieur des équipements et services de construction, de renouvellement, de réaménagement et d'exploitation du système ferroviaire au sein de l'Union.

↓ 2008/57/CE considérant 3
(adapté)

~~Par la signature du protocole adopté à Kyoto le 12 décembre 1997, l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Ces objectifs nécessitent un rééquilibrage des différents modes de transport, et donc une compétitivité accrue du transport ferroviaire.~~

↓ 2008/57/CE considérant 43
(adapté)

~~La stratégie de la Communauté relative à l'intégration des questions d'environnement et de développement durable dans sa politique des transports rappelle la nécessité d'agir pour réduire l'impact environnemental des transports.~~

⁶ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

↓ 2008/57/CE considérant 5

- (4) L'exploitation en service commercial de trains ~~le long sur l'ensemble~~ du réseau ferroviaire nécessite notamment une excellente ~~compatibilité cohérence~~ entre les caractéristiques de l'infrastructure et celles des véhicules, mais aussi une interconnexion efficace des systèmes d'information et de communication des différents gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires. Le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût dépendent de cette ~~compatibilité cohérence~~ et de cette interconnexion et c'est sur ces dernières que repose notamment l'interopérabilité du système ferroviaire.
-

↓ 2008/57/CE considérant 6
(adapté)
⇒ nouveau

- (5) ~~Les États membres ont la responsabilité de s'assurer du~~ ⇒ Le cadre réglementaire ferroviaire devrait établir des responsabilités claires en vue de garantir le ⇐ respect des règles de sécurité, de santé et de protection des consommateurs qui s'appliquent aux réseaux de chemins de fer ~~en général lors de la conception, de la construction, de la mise en service et durant l'exploitation.~~
-

↓ 2008/57/CE considérant 7
(adapté)

- (6) Les réglementations nationales ainsi que les règlements internes et les spécifications techniques ~~que les chemins de fer appliquent~~ ☒ applicables aux systèmes, sous-systèmes et composants ferroviaires ☒ présentent des différences importantes du fait qu'ils intègrent des techniques particulières à l'industrie nationale et prescrivent des dimensions et des dispositifs particuliers ainsi que des caractéristiques spéciales. Cette situation s'oppose à ce que les trains puissent circuler dans de bonnes conditions ☒ dans l'ensemble de l'Union ☒ ~~sur l'ensemble du réseau communautaire.~~
-

↓ 2008/57/CE considérant 8
(adapté)
⇒ nouveau

- (7) Cette situation a, au fil des années, créé des liens très étroits entre les industries ferroviaires nationales et les chemins de fer nationaux, au détriment ~~de l'~~ ☒ d'une ☒ ouverture effective des marchés ⇒ permettant l'émergence de nouveaux entrants ⇐. Ces industries doivent disposer, pour pouvoir développer leur compétitivité à l'échelle mondiale, d'un marché européen ouvert et concurrentiel.
-

↓ 2008/57/CE considérant 9
(adapté)
⇒ nouveau

- (8) Il y a donc lieu de définir pour l'ensemble de ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒ des exigences essentielles ⇒ relatives à l'interopérabilité ⇐ qui ☒ devraient s'appliquer ☒ ~~s'appliquent~~ à son système ferroviaire.

↓ 2008/57/CE considérant 10

~~Pour réaliser cet objectif, une première mesure a été prise par le Conseil le 23 juillet 1996 avec l'adoption de la directive 96/48/CE. Ensuite, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2001/16/CE.~~

↓ 2008/57/CE considérant 11

~~L'entrée en vigueur de la directive 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 communautaires⁷, de la directive 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 ferroviaires⁸, et 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 sécurité⁹ a eu 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 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.~~

↓ 2008/57/CE considérant 12

(adapté)

⇒ nouveau

- (9) La mise au point des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) a montré qu'il est nécessaire de clarifier la relation entre les exigences essentielles 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~~ ☒ qui devraient être rendues ☒ ~~de rendre~~ obligatoires pour atteindre les objectifs de la présente directive et les «normes harmonisées» qui ont été mises au point ⇒ conformément au règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰ ⇐ ~~dans l'esprit de la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation.~~ ⇐ En cas de stricte nécessité, les STI peuvent faire explicitement référence aux normes ou spécifications européennes, qui deviennent obligatoires dès que la STI s'applique. ⇐

⁷ JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.

⁸ JO L 75 du 15.3.2001, p. 26.

⁹ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/58/CE (JO L 315 du 3.12.2007, p. 44).

¹⁰ JO L 316 du 14.11.2012, p. 12.

↓ nouveau

- (10) Afin de renforcer véritablement la compétitivité du secteur ferroviaire de l'Union sans fausser la concurrence entre les acteurs clés du système ferroviaire, il convient, lors de la rédaction des STI, de respecter les principes d'ouverture, de consensus et de transparence tels que définis à l'annexe II du règlement (UE) n° 1025/2012.
- (11) La qualité des services ferroviaires dans l'Union nécessite entre autres une excellente compatibilité entre les caractéristiques du réseau (au sens large du terme, c'est-à-dire comprenant les parties fixes de tous les sous-systèmes concernés) et celles des véhicules (incluant les parties embarquées de tous les sous-systèmes concernés). De cette compatibilité dépendent les niveaux de performances, la sécurité, la qualité du service et les coûts.

↓ 2008/57/CE considérant 13

~~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 présente directive, 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.~~

↓ 2008/57/CE considérant 14

~~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.~~

↓ 2008/57/CE considérant 15
(adapté)

- (12) Une STI fixe toutes les conditions ~~à respecter par un constituant d'interopérabilité~~ ☒ qu'un constituant d'interopérabilité devrait respecter ☒, ainsi que la procédure à suivre pour l'évaluation de la conformité. De plus, il faut préciser que tout constituant ~~doit~~ ☒ devrait ☒ 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.

↓ 2008/57/CE considérant 16
(adapté)

- (13) Lors de l'élaboration de nouvelles STI, l'objectif devrait toujours être d'assurer la compatibilité avec les systèmes ~~autorisés~~ existants. Cela contribue à promouvoir la compétitivité du transport ferroviaire et évite de créer des coûts supplémentaires

inutiles en rendant nécessaire le réaménagement ou le renouvellement de sous-systèmes ~~autorisés~~ existants pour assurer une compatibilité a posteriori. Dans des cas exceptionnels, lorsqu'il n'est pas possible d'assurer la compatibilité, des STI peuvent établir le cadre nécessaire pour décider ~~s'il peut y avoir lieu de réautoriser~~ si les sous-systèmes existants nécessitent une nouvelle décision d'autorisation de mise en service et ~~pour~~ de fixer les délais correspondants.

↓ 2008/57/CE considérant 17
(adapté)

- (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 devraient ~~doivent~~ pouvoir être consultés par tous les États membres et par certains acteurs économiques de ~~la Communauté~~ l'Union . ~~Is~~ Les registres nationaux des véhicules 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.

↓ nouveau

- (15) Si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI, ceux qui restent à traiter sont clairement recensés dans une annexe de la STI en tant que points ouverts. Pour ces points ouverts, dans l'attente de l'achèvement de la STI, les règles nationales s'appliquent.

↓ 2008/57/CE considérant 18
(adapté)

- (16) 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~~ été traitées dans la STI correspondante. Dans de tels cas, il convient que les organismes chargés des procédures d'évaluation de la conformité et de vérification soient les organismes notifiés visés à l'article ~~17~~ 20 de la ~~des~~ directives 2008/57/CE 96/48/CE et 2001/16/CE.

↓ nouveau

- (17) La directive 2008/57/CE s'applique à la totalité du système ferroviaire de l'Union et le champ d'application des STI est étendu de manière à couvrir également les véhicules et réseaux non inclus dans le système ferroviaire transeuropéen. Il convient par conséquent de simplifier l'annexe I en y supprimant les références spécifiques au système ferroviaire transeuropéen.

↓ 2008/57/CE considérant 19

~~La distinction entre système ferroviaire à grande vitesse et système ferroviaire conventionnel ne justifie pas l'existence de deux directives distinctes. Les procédures de développement des STI sont identiques pour les deux systèmes, de même que les procédures à respecter pour la certification des constituants d'interopérabilité et des sous systèmes. Les exigences~~

~~essentielles sont pratiquement identiques, de même que la subdivision du système en sous-systèmes qui doivent faire l'objet de spécifications techniques. D'autre part, les trains devant pouvoir circuler librement du réseau à grande vitesse au réseau conventionnel, les spécifications techniques des deux systèmes se recouvrent en grande partie. Les travaux de développement des STI ont d'ailleurs montré que, pour certains sous-systèmes, une seule STI peut servir les deux systèmes. Il est donc opportun de combiner les directives 96/48/CE et 2001/16/CE.~~

↓ nouveau

(18) Les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par les sous-systèmes et leurs interfaces peuvent varier en fonction de l'utilisation qui est faite des sous-systèmes, par exemple en fonction des catégories de lignes et de véhicules.

(19) Afin d'assurer la mise en œuvre progressive de l'interopérabilité ferroviaire dans toute l'Union et de réduire graduellement la disparité des systèmes hérités du passé, les STI devraient spécifier les dispositions à appliquer en cas de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, éventuellement accompagnées de délais d'achèvement du système cible.

↓ 2008/57/CE considérant 20

~~La directive 2004/50/CE prévoyait une extension progressive du champ d'application de la directive 2001/16/CE au fur et à mesure de l'adoption de nouvelles STI ou de la révision de STI existantes. Le champ d'application de la présente directive se compose, lors de son entrée en vigueur, des réseaux européens conventionnels et à grande vitesse tels qu'ils sont définis dans la décision no 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport¹¹, de même que les véhicules susceptibles de circuler sur ces réseaux. Ce champ d'application sera étendu progressivement à l'ensemble du réseau et à l'ensemble des véhicules, à condition qu'une analyse d'impact en démontre l'intérêt économique.~~

↓ 2008/57/CE considérant 21

(20) Compte tenu de la progressivité de l'approche progressive visant à la suppression des supprimer les obstacles à l'interopérabilité du système ferroviaire et du temps nécessaire pour adopter les STI, il convient d'éviter que les États membres adoptent de nouvelles règles nationales ou s'engagent dans des projets accentuant qui accroissent la disparité diversité du système existant.

↓ nouveau

(21) Afin de lever les obstacles à l'interopérabilité, et du fait de l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union, il convient de réduire progressivement le nombre de règles nationales. Il convient de distinguer les règles nationales strictement liées aux exigences locales et celles nécessaires pour

¹¹ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) no 1791/2006 du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

couvrir les points ouverts des STI. Ce dernier type de règles devrait progressivement être supprimé à la suite de la résolution des points ouverts des STI.

↓ 2008/57/CE considérant 22

- (22) L'adoption d'une approche progressive répond aux besoins particuliers de l'objectif d'interopérabilité du système ferroviaire, système caractérisé par un patrimoine ancien d'infrastructures et de véhicules nationaux, dont l'adaptation ou le renouvellement impliquent des investissements lourds, et ~~tient compte du fait qu'~~il convient de veiller tout particulièrement à ne pas pénaliser économiquement le rail par rapport aux autres modes de transport.

↓ 2008/57/CE considérant 23

~~Le Parlement européen, dans ses résolutions législatives du 10 mars 1999 sur le paquet ferroviaire, a demandé que l'ouverture progressive du secteur ferroviaire aille de pair avec des mesures d'harmonisation technique aussi rapides et efficaces que possible.~~

↓ 2008/57/CE considérant 24

~~Le Conseil a demandé, lors de sa réunion du 6 octobre 1999, à la Commission de proposer une stratégie relative à l'amélioration de l'interopérabilité des transports ferroviaires et à la réduction des goulets d'étranglement, pour permettre l'élimination rapide des obstacles techniques, administratifs et économiques à l'interopérabilité des réseaux tout en garantissant un niveau élevé de sécurité ainsi que la formation et la qualification du personnel concerné.~~

↓ 2008/57/CE considérant 26

~~En application de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires¹², les entreprises ferroviaires doivent avoir un accès accru aux réseaux ferroviaires des États membres, ce qui, en conséquence, nécessite l'interopérabilité des infrastructures, des équipements, du matériel roulant et des systèmes de gestion et d'exploitation, y compris les qualifications professionnelles et les conditions d'hygiène et de sécurité au travail du personnel nécessaires pour l'exploitation et l'entretien des sous-systèmes visés ainsi que pour la mise en œuvre de chaque STI. Toutefois, la présente directive n'a pas pour objectif de réaliser, directement ou indirectement, une harmonisation des conditions de travail dans le secteur ferroviaire.~~

↓ 2008/57/CE considérant 26
(adapté)

- (23) Compte tenu de l'étendue et de la complexité du système ferroviaire, il s'est révélé nécessaire, pour des raisons pratiques, de le décomposer en sous-systèmes, comme suit: infrastructures, ~~systemes de~~ contrôle-commande et ~~de~~ signalisation ☒ au sol ☒, ☒ ~~systemes de~~ contrôle-commande et ~~de~~ signalisation à bord, ☒ énergie, matériel roulant, exploitation et gestion du trafic, entretien et applications télématiques au service des voyageurs passagers et au service du fret. Pour chacun de ces sous-

¹² JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/58/CE.

systèmes, il faut, ~~pour l'ensemble de la Communauté,~~ préciser les exigences essentielles et déterminer les spécifications techniques nécessaires pour y satisfaire, notamment en ce qui concerne les constituants et les interfaces. Ce même système se décompose en éléments respectivement fixes et mobiles comprenant, d'une part, le réseau, constitué des lignes, des gares, des terminaux et de tout type d'équipement fixe nécessaire pour en assurer l'exploitation sûre et continue et, d'autre part, l'ensemble des véhicules circulant sur ce réseau. Par conséquent, aux fins de la présente directive, un véhicule est constitué d'un sous-système (le matériel roulant) ainsi que, le cas échéant, ~~de différentes parties~~ d'autres sous-systèmes (principalement ~~la partie embarquée des~~ le sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation à bord, ~~ainsi que d'énergie~~).

↓ nouveau

(24) La convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, à laquelle l'Union est partie, cite l'accessibilité comme l'un de ses principes généraux et demande aux États parties de prendre des mesures appropriées pour assurer aux personnes handicapées l'égalité d'accès, notamment en élaborant et en promulguant des normes minimales et des directives relatives à l'accessibilité et en contrôlant l'application de ces normes et directives. L'accessibilité constitue dès lors une exigence importante en ce qui concerne l'interopérabilité du système ferroviaire.

↓ 2008/57/CE considérant 27

(25) Il importe que la mise en œuvre des dispositions relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire ne crée pas ~~des~~ d'entraves injustifiées, du point de vue du rapport coûts/avantages, au maintien du réseau ferroviaire existant de chaque État membre, tout ~~en s'efforçant de préserver~~ en permettant le maintien de l'objectif de l'interopérabilité.

↓ 2008/57/CE considérant 28

(26) Les STI ont également un impact sur les conditions d'utilisation du mode ferroviaire par les usagers, et, par conséquent, il y a lieu de consulter ces derniers sur les aspects qui les concernent.

↓ 2008/57/CE considérant 29

⇒ nouveau

~~(27)~~ Il convient de permettre la non-application, par l'État membre concerné, de certaines STI dans ~~des cas particuliers,~~ ⇒ un nombre limité de circonstances dûment justifiées. Ces circonstances et les procédures à suivre en cas de non-application des STI devraient être clairement définies ~~et prévoir des procédures pour assurer que ces dérogations sont justifiées. L'article 155 du traité exige que l'action de la Communauté dans le domaine de l'interopérabilité tienne compte de la viabilité économique potentielle des projets.~~

↓ 2008/57/CE considérant 30

- (28) Il y a lieu que l'élaboration et l'application des STI au système ferroviaire n'entravent pas l'innovation technologique et que celle-ci aille dans le sens d'une amélioration des performances économiques.

↓ 2008/57/CE considérant 31

~~Il convient de mettre à profit l'interopérabilité du système ferroviaire, s'agissant notamment du fret, pour mettre en œuvre les conditions d'une meilleure interopérabilité intermodale.~~

↓ 2008/57/CE considérant 32
(adapté)

- (29) Pour satisfaire aux dispositions appropriées concernant les procédures de passation des marchés dans le secteur ferroviaire, et notamment à la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux¹³, il y a lieu que les entités adjudicatrices incluent les spécifications techniques dans les documents généraux ou dans les cahiers des charges propres à chaque marché. À cette fin, il est nécessaire de créer ☒ une série de règles ☒ ~~un ensemble de spécifications européennes~~ pour servir de références à ces spécifications techniques.

↓ 2008/57/CE considérant 33
(adapté)

- (30) Un système international de normalisation, qui soit en mesure de produire des normes utilisées effectivement par les partenaires du commerce international et qui satisfasse aux exigences de la politique ~~communautaire~~ ☒ de l'Union ☒, présente un intérêt pour ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒. Par conséquent, il convient que les organismes européens de normalisation poursuivent leur coopération avec les organisations internationales de normalisation.

↓ 2008/57/CE considérant 34
(adapté)

- (31) Les entités adjudicatrices définissent les spécifications supplémentaires qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes. Il importe que ces spécifications satisfassent aux exigences essentielles, harmonisées ~~sur le plan communautaire~~ ☒ à l'échelon de l'Union ☒, auxquelles doit répondre le système ferroviaire.

¹³ Directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux (JO L 134 du 30.4.2004, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 213/2008 de la Commission (JO L 74 du 15.3.2008, p. 1).

↓ 2008/57/CE considérant 35

- (32) Il y a lieu de fonder les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants sur l'utilisation des modules qui font l'objet de la ~~décision 93/465/CEE du Conseil~~¹⁴ décision 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵. Il y a lieu d'élaborer, dans toute la mesure du possible, en vue de favoriser le développement des industries concernées, les procédures faisant appel au système d'assurance qualité.
-

↓ 2008/57/CE considérant 36
(adapté)

- (33) La conformité des constituants est principalement liée à leur domaine d'utilisation ~~qui vise de façon~~ à garantir l'interopérabilité du système, et pas seulement à leur libre circulation sur le marché ~~communautaire~~ ☒ de l'Union ☒ . L'évaluation de l'aptitude à l'emploi devrait s'appliquer dans le cas des constituants les plus critiques pour la sécurité, la disponibilité ou l'économie du système. Par conséquent, il n'est pas nécessaire que le fabricant appose le marquage «CE» sur les constituants soumis aux dispositions de la présente directive. À partir de l'évaluation de la conformité et/ou de l'aptitude à l'emploi, la déclaration de conformité du fabricant devrait suffire.
-

↓ 2008/57/CE considérant 37
(adapté)

- (34) Les fabricants sont toutefois tenus d'apposer, pour certains constituants, le marquage «CE» attestant leur conformité à d'autres dispositions ~~communautaires~~ ☒ de l'Union ☒ les concernant.
-

↓ 2008/57/CE considérant 38

- (35) Lorsqu'une STI entre en vigueur, un certain nombre des constituants d'interopérabilité sont déjà sur le marché. Il est nécessaire de prévoir une période de transition afin que ces constituants puissent être intégrés dans un sous-système même s'ils ne sont pas strictement conformes à cette STI.
-

↓ 2008/57/CE considérant 39
(adapté)

- (36) Il y a lieu de soumettre les sous-systèmes constituant le système ferroviaire à une procédure de vérification. Cette vérification ~~doit~~ ☒ devrait ☒ permettre aux ~~autorités~~

¹⁴ ~~Décision 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique (JO L 220 du 30.8.1993, p. 22).~~

¹⁵ JO L 319 du 4.12.2010, p. 1.

☒ entités ☒ chargées d'autoriser de la mise en service d'être assurées qu'au stade du projet, de la construction et de la mise en service, le résultat est conforme aux dispositions réglementaires, techniques et opérationnelles ~~qui sont~~ en vigueur. Elle ~~doit~~ ☒ devrait ☒ également permettre aux ~~constructeurs~~ fabricants de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit le pays ☒ l'État membre ☒. ~~Il y a donc lieu d'établir un ou plusieurs modules définissant les principes et les conditions de la vérification «CE» des sous-systèmes.~~

↓ 2008/57/CE considérant 40

⇒ nouveau

- (37) Après la mise en service d'un sous-système, il convient de s'assurer que celui-ci ~~sous-système~~ est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant. La responsabilité du respect de ces exigences incombe, en vertu de la directive [.../...] ~~2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires~~¹⁶ [directive concernant la sécurité ferroviaire]¹⁷, au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise ferroviaire, chacun pour ses propres sous-systèmes. ~~Les États membres peuvent vérifier le respect de ces exigences lors de l'octroi des certificats de sécurité et des agréments de sécurité conformément aux articles 10 et 11 de la directive sur la sécurité ferroviaire.~~

↓ 2008/57/CE considérant 41

⇒ nouveau

- (38) ~~En ce qui concerne les véhicules,~~ La procédure de mise en service ⇒ des véhicules et des installations fixes ⇐ devrait être clarifiée, compte tenu ⇒ des responsabilités des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires ⇐ ~~de la définition du «véhicule», lequel se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes. Par ailleurs, comme les directives 96/48/CE et 2001/16/CE traitent de sous-systèmes nouveaux et réaménagés, et que la directive 2004/49/CE traite de véhicules en service, toutes les dispositions concernant les autorisations de mise en service de véhicules devraient être intégrées dans la présente directive. En outre, une procédure d'autorisation de types de véhicules devrait être ajoutée. Pour faciliter cette procédure et contribuer au recensement des types de véhicules, il conviendrait d'établir un registre européen des types autorisés de véhicules, lequel devrait être tenu par l'Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée «Agence»).~~
- (39) ~~Afin afin~~ de faciliter la mise en service des véhicules et de réduire les charges administratives, ⇒ il convient d'introduire la notion d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule valable dans toute l'Union en tant que condition préalable à la mise en service de véhicules par les entreprises ferroviaires. En outre, cette notion cadre davantage avec la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil¹⁸ ⇐ .

¹⁶ ~~JO L 161 du 30.4.2004, p. 44. Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.~~

¹⁷ ~~JO L~~

¹⁸ ~~JO L 218 du 13.8.2008, p. 82.~~

↓ nouveau

- (40) Pour assurer la traçabilité des véhicules et leur historique, les références des autorisations de mise sur le marché des véhicules devraient être consignées avec les autres données des véhicules.
- (41) Les STI devraient spécifier les procédures de vérification de la compatibilité entre les véhicules et le réseau après la délivrance de l'autorisation de mise sur le marché du véhicule et avant la décision de mise en service.

↓ 2008/57/CE considérant 42

~~L'expérience a démontré que la mise en œuvre de cette procédure au niveau national est souvent compliquée et soumise à des prescriptions nationales différentes qui manquent de transparence, ou même font double emploi. Elle constitue ainsi un obstacle important à la création de nouvelles entreprises ferroviaires, notamment dans le domaine du fret. Il convient, par conséquent, d'apporter des précisions et des simplifications aux procédures d'autorisation des véhicules. Premièrement, il conviendrait d'établir le principe général selon lequel une seule autorisation suffit pour l'ensemble du réseau ferroviaire de la Communauté. Deuxièmement, la procédure d'autorisation de véhicules conformes aux STI devrait être plus simple et plus rapide que dans le cas de véhicules non conformes. Troisièmement, il conviendrait d'appliquer, dans toute la mesure du possible, le principe de reconnaissance mutuelle: lorsqu'un véhicule a déjà été mis en service dans un État membre, les autres États membres ne devraient pas invoquer des règles nationales pour imposer des exigences inutiles et des vérifications redondantes, à moins que celles-ci soient strictement nécessaires pour vérifier la compatibilité technique du véhicule avec le réseau concerné. À cette fin, il conviendrait de classer les règles nationales et de les comparer sur la base d'une liste de contrôle pour déterminer dans quelle mesure des règles nationales peuvent être déclarées équivalentes en termes d'exigences, de performances et de sécurité. Quatrièmement, il y aurait lieu de veiller au principe de sécurité juridique quant au résultat de la procédure. À cette fin, en l'absence de décision d'une autorité nationale de sécurité dans les délais prescrits, un demandeur devrait être autorisé à mettre un véhicule en service. Une telle autorisation ne serait possible que si le véhicule a déjà été autorisé dans un autre État membre. En outre, l'utilisation d'un tel véhicule ne serait possible que par une entreprise ferroviaire ou par un gestionnaire d'infrastructures dûment certifiés conformément à la directive 2004/49/CE, et sous leur pleine responsabilité.~~

↓ nouveau

- (42) Pour aider les entreprises ferroviaires à décider de la mise en service d'un véhicule et pour éviter les vérifications redondantes et les charges administratives superflues, il conviendrait également de classer les règles nationales de manière à établir l'équivalence entre les règles nationales des différents États membres couvrant les mêmes sujets.

↓ 2008/57/CE considérant 43

~~Les procédures d'autorisation pour les véhicules conformes et non conformes aux STI sont différentes. Il peut y avoir des cas où le choix de la procédure n'est pas simple. Les véhicules considérés conformes aux STI devraient être ceux pour lesquels toutes les STI concernées~~

~~sont entrées en vigueur, y compris, au minimum, les STI sur le matériel roulant. Cela signifierait qu'une grande partie des exigences essentielles ont été définies. Par exemple, jusqu'à ce que la STI conventionnelle sur les locomotives soit entrée en vigueur, les locomotives seraient considérées comme des véhicules non conformes aux STI, même dans le cas où elles se conformeraient à d'autres STI pertinentes en vigueur au moment de leur mise en service.~~

↓ 2008/57/CE considérant 44

~~Si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI, ils sont clairement recensés dans une annexe de la STI en tant que «points ouverts». Lorsqu'un véhicule conforme aux STI a déjà été autorisé dans un État membre, les autorisations supplémentaires devraient couvrir uniquement les points ouverts qui ont trait à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau.~~

↓ 2008/57/CE considérant 45

~~La liste des paramètres à contrôler pour la mise en service de véhicules non conformes aux STI constitue un élément déterminant pour assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires, notamment pour ce qui est des véhicules existants. Cette liste tient compte de l'expérience acquise sur un nombre limité de réseaux. Il est par conséquent nécessaire que l'Agence réexamine les paramètres figurant à l'annexe VII et adresse à la Commission les recommandations qu'elle juge appropriées.~~

↓ 2008/57/CE considérant 46
(adapté)

(43) ~~Il convient de fonder la procédure de vérification «CE» sur les STI. Ces STI sont soumises aux dispositions de l'article 18, paragraphe 34, de la directive 93/38/CEE.~~ Les organismes notifiés qui sont chargés d'instruire les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants ainsi que la procédure de vérification des sous-systèmes ~~doivent~~ devraient , en particulier en l'absence de spécification européenne, coordonner leurs décisions de la manière la plus étroite possible.

↓ 2008/57/CE considérant 47

~~Il convient que les organismes notifiés soient structurés de manière à répondre aux critères devant s'appliquer à ce type d'organismes dans tous les secteurs de la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de vérification de conformité, notamment des critères d'indépendance et de compétence.~~

↓ nouveau

(44) L'accréditation, organisée de manière transparente ainsi que le prévoit le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du

Conseil¹⁹, pour assurer le niveau de confiance nécessaire dans les certificats de conformité, devrait être considérée par les autorités publiques nationales de l'ensemble de l'Union comme le moyen privilégié de démontrer la compétence technique des organismes notifiés et, *mutatis mutandis*, chargés de vérifier le respect des règles nationales. Cependant, les autorités nationales peuvent estimer qu'elles disposent des moyens appropriés pour procéder elles-mêmes à cette évaluation. Dans ce cas, pour garantir un niveau de crédibilité suffisant des examens réalisés par d'autres autorités nationales, celles-ci devraient fournir à la Commission et aux autres États membres les preuves documentaires nécessaires démontrant que les organismes d'évaluation de la conformité satisfont aux exigences réglementaires en vigueur.

- (45) La présente directive devrait se contenter d'établir les exigences d'interopérabilité pour les constituants d'interopérabilité et les sous-systèmes. Afin de faciliter le respect de ces exigences, il est nécessaire de présumer la conformité des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes respectant les normes harmonisées adoptées en vertu du règlement (UE) n° 1025/2012 en vue de détailler les spécifications techniques de ces exigences.

↓ 2008/57/CE considérant 48
(adapté)
⇒ nouveau

- (46) ~~Les STI ~~son~~ devraient être révisées à intervalles réguliers. Lorsque des ~~erreurs~~ ~~insuffisances~~ ~~sont~~ décelées ⇒ dans les STI, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après l'«Agence») devrait demander qu'un avis soit émis, lequel, sous certaines conditions, pourrait être publié et utilisé par toutes les parties prenantes (y compris l'industrie et les organismes notifiés) en tant que moyen acceptable de conformité dans l'attente de la révision de la STI concernée. ~~Il convient de suivre une procédure rapide ad hoc selon laquelle un rectificatif provisoire est d'abord décidé au sein d'un comité et ensuite publié par l'Agence. Cette procédure permet à l'ensemble des parties concernées, y compris l'industrie, les organismes notifiés et les autorités, de mettre en œuvre le rectificatif plus rapidement, en attendant la révision formelle de la STI concernée par la Commission. Afin d'éviter toute confusion avec les «rectificatifs» officiels de la Commission, les termes «avis technique» sont employés. Cette procédure est conforme au mandat adopté par la Commission dans la décision du 13 juillet 2007 relative à l'attribution d'un mandat cadre à l'Agence ferroviaire européenne pour la réalisation de certaines activités dans le cadre des directives 96/48/CE et 2001/16/CE. Cependant, si la STI doit être modifiée en raison d'une erreur importante ou critique, une procédure de révision devrait être appliquée.~~~~

↓ 2008/57/CE considérant 49

~~La définition du «détenteur» devrait être aussi proche que possible de celle utilisée dans la convention relative aux transports internationaux ferroviaires de 1999 (COTIF). De nombreuses entités peuvent être identifiées comme «détenteur» d'un véhicule, telles que le propriétaire, une entreprise exploitant une flotte de wagons, une entreprise louant en crédit-bail des véhicules à une entreprise ferroviaire, une entreprise ferroviaire, un gestionnaire~~

¹⁹ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

~~d'infrastructures utilisant des véhicules pour assurer l'entretien de ses infrastructures. Ces entités disposent du véhicule en vue de son utilisation comme moyen de transport par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures. Pour éviter un quelconque doute, le détenteur devrait être clairement identifié dans le registre national des véhicules.~~

↓ 2008/57/CE considérant 50

~~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 Commission²⁰.~~

↓ 2008/57/CE considérant 51

~~Il convient en particulier d'habiliter la Commission à adopter et mettre à jour les STI. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.~~

↓ 2008/57/CE considérant 52

~~Lorsque, pour des raisons d'urgence impérieuses, les délais normalement applicables dans le cadre de la procédure de réglementation avec contrôle ne peuvent pas être respectés, la Commission devrait pouvoir appliquer la procédure d'urgence prévue à l'article 5 bis, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE pour l'adoption de mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant par l'ajout de STI ou des modifications de celles-ci.~~

↓ 2008/57/CE considérant 53
(adapté)

(47) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'interopérabilité du système ferroviaire à l'échelle de ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres agissant seuls, puisque les États membres pris individuellement ne sont pas en mesure de prendre les dispositions nécessaires permettant de réaliser cette interopérabilité, et qu'il peut donc être mieux réalisé au niveau ~~communautaire~~ ☒ de l'Union ☒, ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒ peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité ☒ sur l'Union européenne ☒ . Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

↓ 2008/57/CE considérant 54

~~Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer»²¹, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs~~

²⁰ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

~~propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.~~

↓ nouveau

- (48) Afin de modifier certains éléments non essentiels de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'adaptation au progrès technique de l'annexe II sur le plan de la répartition du système ferroviaire en sous-systèmes et de la description de ces sous-systèmes, et en ce qui concerne le contenu des STI et les modifications à apporter à celles-ci, y compris les modifications requises pour remédier à leurs insuffisances. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris auprès d'experts. Lorsque la Commission prépare et élabore des actes délégués, il convient qu'elle veille à ce que tous les documents utiles soient transmis en temps voulu, de façon appropriée et simultanée, au Parlement européen et au Conseil.
- (49) Pour remédier aux insuffisances décelées dans les STI, la Commission devrait adopter les actes délégués modifiant lesdites STI en recourant à la procédure d'urgence.
- (50) Pour assurer la mise en œuvre de l'article 6, paragraphe 1, de la présente directive en ce qui concerne le mandat à donner à l'Agence pour rédiger les STI et leurs modifications et soumettre les recommandations pertinentes à la Commission, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.
- (51) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne: le contenu du dossier qui accompagne la demande de non-application d'une ou plusieurs STI ou de parties de celles-ci, les détails, le format et les modalités de transmission dudit dossier; le champ d'application et le contenu de la déclaration CE de conformité et d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, son format et les informations détaillées qu'elle doit contenir; la classification des règles nationales notifiées en différents groupes afin de faciliter la vérification de la compatibilité entre les équipements fixes et mobiles; les procédures de vérification des sous-systèmes, incluant les principes généraux, le contenu, la procédure et les documents relatifs à la procédure «CE» de vérification et à la procédure de vérification en cas de règles nationales; les modèles pour la déclaration «CE» de vérification et pour la déclaration de vérification en cas de règles nationales, et les modèles pour les documents du dossier technique qui doit accompagner la déclaration de vérification; les spécifications communes relatives au contenu, au format des données, à l'architecture fonctionnelle et technique, au mode opératoire et aux règles de saisie et de consultation des données du registre de l'infrastructure. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission²².

²¹ ~~JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.~~

²² JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

(52) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur considère que la transmission de tels documents se justifie.

↓ 2008/57/CE considérant 55
(adapté)

(53) L'obligation de transposer la présente directive en droit national doit être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport ~~aux~~ à la directives précédentes. L'obligation de transposer les dispositions inchangées résulte ~~des~~ de la directives précédentes.

↓ nouveau

(54) La présente directive devrait s'appliquer sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national des directives visées à l'annexe IV, partie B,

↓ 2008/57/CE considérant 56

~~L'article 14 de la directive 2004/49/CE et les directives 96/48/CE et 2001/16/CE devraient par conséquent être abrogés,~~

↓ 2008/57/CE (adapté)

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive ~~a pour objet d'établir~~ établit les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser au sein de ~~la Communauté~~ l'Union l'interopérabilité du système ferroviaire, dans le respect des dispositions de la directive [.../... relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union] 2004/49/CE. Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien.

2. La présente directive établit les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux constituants d'interopérabilité, aux interfaces et aux procédures, ainsi que les conditions de compatibilité globale du système ferroviaire requises pour réaliser son interopérabilité.

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

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

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

~~3. Les États membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre~~
⇒ Sont exclus du champ d'application ⇐ de la présente directive ⇒ les systèmes suivants ⇐:

↓ 2008/57/CE (adapté)

- a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers;
- 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 locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ~~passagers~~, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant exclusivement sur ces réseaux. ~~;~~

⊗ 4. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des mesures mettant en œuvre la présente directive: ⊗

↓ 2008/57/CE (adapté)

- ~~a)~~ e) les infrastructures ferroviaires privées et les véhicules utilisés sur ces seules infrastructures ⊗ lorsque celles-ci sont destinées ⊗ ~~destinés~~ à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;
- ~~b)~~ e) les infrastructures et les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique.

~~4. Le champ d'application des STI est étendu progressivement, conformément à l'article 8, à tout le système ferroviaire, y compris l'accès par le réseau ferré aux terminaux et principales installations portuaires desservant ou susceptibles de desservir plusieurs utilisateurs, sans préjudice des dérogations à l'application des STI énumérées à l'article 9.~~

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

- (1) «système ferroviaire ~~transeuropéen~~ ⇒ de l'Union ⇐ »: les éléments énumérés ~~systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnels et à grande vitesse, décrits respectivement~~ à l'annexe I, ~~points 1 et 2~~;

↓ 2008/57/CE

- (2) «interopérabilité»: l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. ~~Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;~~

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

- (3) «véhicule»: un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction, ⇒ en composition fixe ou variable ⇐ . Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ~~ou de parties de ces sous-systèmes;~~

↓ 2008/57/CE

- (4) «réseau»: les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire;

↓ 2008/57/CE (adapté)

- (5) «sous-systèmes»: les parties structurelles ou fonctionnelles ~~le résultat de la division~~ du système ferroviaire ~~comme indiqué~~ , telles que définies à l'annexe II; ~~Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;~~

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

- (8) «spécification européenne»: une spécification technique commune, un agrément technique européen tel que défini à l'annexe XXI de la directive 2004/17/CE ou une norme nationale européenne telle que définie à l'article 2, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) n° 1025/2012 transposant une norme européenne, tels que définis à l'annexe XXI de la directive 2004/17/CE;

↓ 2008/57/CE

- (9) «spécification technique d'interopérabilité» («STI»): une spécification, adoptée conformément à la présente directive, dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire;
- ~~«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;~~

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

- (10) «paramètres fondamentaux»: toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle qui est essentielle pour l'interopérabilité et qui est spécifiée dans les STI pertinentes;
- (11) «cas spécifique»: toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. ~~Cela peut comprendre~~ notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de ~~la Communauté~~ l'Union , le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers;
- (12) «réaménagement»: les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties de sous-système résultant en une modification du dossier technique accompagnant la déclaration CE de vérification, si un tel dossier technique existe, et améliorant les performances globales du sous-système;
- (13) «renouvellement»: les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une de ses parties de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;
- (14) «système ferroviaire existant»: l'ensemble, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau ferroviaire existant, ~~et~~ ainsi que les véhicules de toutes catégories et origines qui parcourent ces infrastructures;

↓ 2008/57/CE

- (15) «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;

↓ 2008/57/CE (adapté)

- (16) «mise en service»: l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système ou un véhicule est mis en service opérationnel ~~état de fonctionnement nominal~~;
- (17) «entité adjudicatrice»: ~~toute~~ entité₃ publique ou privée₃ qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou un ~~bien~~ le concessionnaire ~~qui est~~ chargé de la mise en œuvre d'un projet;

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

- (18) «détenteur»: personne ou entité propriétaire du véhicule ou ayant un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules visé à l'article ~~4333~~;
- (19) «projet à un stade avancé de développement»: tout projet dont la phase de planification/construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques ⇒ peut compromettre la viabilité du projet tel que planifié ⇐ ~~serait inacceptable pour l'État membre concerné. Cet empêchement peut être de nature juridique, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale, et doit être dûment justifié~~;

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

- (20) «norme harmonisée»: toute norme européenne ⇒ telle que définie à l'article 2, paragraphe 1, point c), du règlement (UE) n° 1025/2012 ⇐ ~~adoptée par l'un des organismes de normalisation européens énumérés à l'annexe I de 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'information²³ dans le cadre d'un mandat de la Commission établi conformément à la procédure visée à l'article 6, paragraphe 3, de ladite directive et qui, seule ou conjointement à d'autres normes, constitue une solution pour le respect d'une disposition légale~~;
- (21) «autorité nationale de sécurité»: l'autorité de sécurité telle que définie à l'article 3₃ ~~point g)~~, de la directive .../... [relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union] ~~2004/49/CE~~;

²³ ~~J.O.L. 201 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE du Conseil (J.O.L. 363 du 20.12.2006, p. 81).~~

- (22) «type»: un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par une attestation d'examen de type ou de conception décrite dans le module de vérification correspondant ~~l'attestation d'examen de type unique décrite dans le module B de la décision 93/465/CEE;~~

↓ 2008/57/CE

- (23) «série»: un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type;
~~«Agence»: l'Agence ferroviaire européenne telle qu'établie par le règlement (CE) no 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne (règlement instituant une Agence)²⁴;~~

↓ 2008/57/CE (adapté)

- (24) «entité chargée de l'entretien»: une entité chargée de l'entretien telle que définie à l'article 3 de la directive .../... [directive relative à la sécurité ferroviaire] ~~et d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules.~~

↓ nouveau

- (25) «système ferroviaire léger», un système de transport ferroviaire urbain et/ou suburbain dont la capacité et la vitesse sont inférieures à celles des systèmes ferroviaires lourds et des systèmes de métro, mais supérieures à celles des systèmes de tramway. Les systèmes ferroviaires légers peuvent disposer d'un site propre ou partager la route avec les autres usagers et n'effectuent généralement pas d'échanges avec les véhicules transportant des voyageurs ou des marchandises sur de longues distances;

- (26) «règles nationales», toutes les règles contraignantes qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques imposées au niveau des États membres et applicables aux entreprises ferroviaires, quel que soit l'organisme qui les prescrit;

- (27) «état de fonctionnement nominal»: le mode de fonctionnement normal et la dégradation prévisible des conditions (y compris par l'usure) dans les limites et les conditions d'utilisation spécifiées dans les dossiers technique et d'entretien;

- (28) «moyen acceptable de conformité»: tout avis non contraignant délivré par l'Agence pour définir des moyens d'établir la conformité aux exigences essentielles;

- (29) «mise sur le marché»: la première mise à disposition, sur le marché de l'Union, d'un constituant d'interopérabilité, d'un sous-système ou d'un véhicule prêt à fonctionner dans son état de fonctionnement nominal;

- (30) «fabricant»: toute personne physique ou morale qui fabrique ou fait concevoir ou fabriquer un constituant d'interopérabilité ou un sous-système et les commercialise sous son propre nom ou sa propre marque;

²⁴ JO L 164 du 30.4.2004, p. 1. Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

- (31) «mandataire»: toute personne physique ou morale établie dans l'Union ayant reçu mandat écrit du fabricant pour agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées;
- (32) «spécification technique»: un document qui établit les exigences techniques auxquelles un produit, processus ou service doit répondre;
- (33) «accréditation»: l'accréditation au sens du règlement (CE) n° 765/2008;
- (34) «organisme national d'accréditation»: l'organisme national d'accréditation au sens du règlement (CE) n° 765/2008;
- (35) «évaluation de la conformité»: le processus destiné à établir si les exigences spécifiées relatives à un produit, processus, service, système, personne ou organisme ont été respectées;
- (36) «organisme d'évaluation de la conformité»: un organisme qui procède à des activités d'évaluation de la conformité, y compris l'étalonnage, les essais, la certification et l'inspection;
- (37) «personne handicapée et personne à mobilité réduite»: toute personne présentant une incapacité physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle, permanente ou temporaire, dont l'interaction avec divers obstacles peut empêcher sa pleine et effective utilisation des transports sur la base de l'égalité avec les autres usagers, ou dont la mobilité lors de l'usage des transports est réduite en raison de son âge;
- (38) «gestionnaire de l'infrastructure»: le gestionnaire de l'infrastructure tel que défini à l'article 3 de la directive .../... [établissant un espace ferroviaire unique européen];
- (39) «entreprise ferroviaire»: une entreprise ferroviaire au sens de l'article 3 de la directive .../... [établissant un espace ferroviaire unique européen] et toute autre entreprise à statut public ou privé dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise, en ce compris les entreprises qui fournissent uniquement la traction.

↓ 2008/57/CE

~~Article 3~~

~~Cohérence globale~~

~~1. La présente directive concerne les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux constituants d'interopérabilité, aux interfaces et aux procédures, ainsi que les conditions de cohérence globale du système ferroviaire requises pour réaliser son interopérabilité.~~

~~2. La présente directive s'applique sans préjudice d'autres dispositions communautaires pertinentes. Toutefois, dans le cas des constituants d'interopérabilité, y compris des interfaces, il peut être nécessaire, pour satisfaire aux exigences essentielles de la présente directive, de recourir à des spécifications européennes particulières établies à cet effet.~~

~~Article 34~~

~~Exigences essentielles~~

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

↓ 2008/57/CE (adapté)

2. Les spécifications techniques ~~supplémentaires~~ visées à l'article 34 de la directive 2004/17/CE qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes en usage dans ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒ ne doivent pas être contraires aux exigences essentielles.

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

CHAPITRE II

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES D'INTEROPÉRABILITÉ

Article ~~45~~

Contenu des ~~STI~~ ☒ spécifications techniques d'interopérabilité ☒

1. Chaque sous-système ☒ défini à l'annexe II ☒ 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 développer ou de réviser une STI et le choix de sa portée technique et géographique nécessitent un mandat conformément à l'article 6, paragraphe 1.~~

↓ nouveau

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 46 en ce qui concerne l'adaptation au progrès technique de l'annexe II sur le plan de la répartition du système ferroviaire en sous-systèmes et de la description de ces sous-systèmes.

↓ 2008/57/CE

~~32.~~ Les sous-systèmes ~~sont conformes~~ satisfont aux STI en vigueur au moment de leur mise en service, de leur réaménagement ou de leur renouvellement, en conformité avec la présente directive; cette conformité est maintenue en permanence au cours de ~~l'usage~~ l'utilisation de chaque sous-système.

↓ 2008/57/CE (adapté)

~~43.~~ Chaque STI, ~~dans la mesure où cela est nécessaire pour réaliser l'objectif visé à l'article 1er:~~

↓ 2008/57/CE

a) indique le champ d'application visé (partie du réseau ou des véhicules indiqués à l'annexe I; sous-système ou partie de sous-système indiqués à l'annexe II);

↓ 2008/57/CE (adapté)

b) précise les exigences essentielles pour chaque ~~le~~ sous-système concerné et ses interfaces avec d' ~~vis-à-vis des~~ autres sous-systèmes;

c) définit les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le sous-système et ses interfaces avec d' ~~vis-à-vis des~~ autres sous-systèmes. Si nécessaire, ces spécifications peuvent différer selon l'usage du sous-système, ~~par exemple selon les catégories de lignes, de nœuds et/ou des véhicules prévus à l'annexe I;~~

↓ 2008/57/CE

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;

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 fondent sur les modules définis dans la décision 2010/713/UE²⁵ ~~93/465/CEE~~;

↓ 2008/57/CE (adapté)

⇒ nouveau

f) indique la stratégie d'application ~~de mise en œuvre~~ de la STI. Il faut notamment préciser les étapes à franchir pour passer progressivement de la situation existante à la situation finale où le respect de la STI est généralisé ⇒ et, le cas échéant, fixer des délais pour l'achèvement de ces étapes ⇐;

g) indique, pour le personnel concerné, les conditions de qualification professionnelle et de santé et de sécurité au travail requises pour l'exploitation et l'entretien du sous-système visé ainsi que pour ~~la mise en œuvre des STI.~~ l'application de la STI;

↓ nouveau

h) indique les dispositions applicables aux sous-systèmes et types de véhicules existants, notamment en cas de renouvellement ou de réaménagement, avec ou sans nouvelle autorisation ou décision de mise en service;

i) indique les paramètres que l'entreprise ferroviaire doit vérifier et les procédures à appliquer à cet effet après la remise de l'autorisation de mise sur le marché du véhicule et avant la décision de mise en service afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les lignes sur lesquelles ils sont destinés à être exploités;

²⁵

JO L 319 du 4.12.2010, p. 1.

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

~~54.~~ Chaque STI est ~~développée~~ élaborée à partir de l'examen d'un ~~du~~ sous-système existant et indique un sous-système cible qui peut être obtenu de manière progressive et dans un délai raisonnable. De cette manière, l'adoption graduelle des STI et le respect de ~~celles-ci~~ ~~ces STI~~ ~~☒~~ facilitent la réalisation progressive de ~~☒~~ ~~permettent de réaliser progressivement~~ l'interopérabilité du système ferroviaire ~~☒~~ dans ce délai ~~☐~~ .

~~65.~~ Les STI préservent, de façon appropriée, la ~~compatibilité~~ ~~cohérence~~ du système ferroviaire existant de chaque État membre. Dans ce but, des cas spécifiques peuvent être prévus pour chaque STI, aussi bien en matière de réseau que de véhicules ~~☒~~, et notamment en ce qui concerne ~~☐~~ ; ~~il convient d'accorder une attention particulière au~~ le gabarit, ~~à~~ l'écartement ou ~~à~~ l'entraxe des voies et ~~aux~~ les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les STI précisent les modalités d'application des éléments des STI ~~visés~~ ~~☒~~ prévues ~~☒~~ au paragraphe ~~43~~, points c) à g).

↓ 2008/57/CE

~~76.~~ Si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI, ils sont clairement recensés dans une annexe de la STI en tant que «points ouverts». ~~L'article 17, paragraphe 3, s'applique à ces aspects.~~

↓ 2008/57/CE (adapté)

~~87.~~ Les STI ne font pas obstacle aux décisions des États membres relatives à l'utilisation des infrastructures pour la circulation des véhicules non visés par les STI.

~~98.~~ Les STI peuvent contenir une référence explicite et clairement indiquée à des normes ou spécifications européennes ou internationales, ou à des documents techniques publiés par l'Agence, lorsque cela est strictement nécessaire pour réaliser l'objectif de la présente directive. Dans ce cas, ces normes ou spécifications (ou les parties qui en sont visées) ou ces documents techniques sont considérés comme annexés à la STI concernée et deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable. En l'absence de telles normes ou spécifications ou de tels documents techniques et dans l'attente de leur mise au point, il peut être fait référence à d'autres documents normatifs clairement indiqués, ~~;~~ ~~dans ce cas, il s'agit de documents~~ aisément accessibles et du domaine public.

Article ~~56~~

~~☒~~ Rédaction, adoption et révision ~~☒~~ ~~Adoption, révision et publication~~ des STI

↓ 2008/57/CE

~~1. Les projets de STI et les projets de modifications ultérieures des STI sont élaborés par l'Agence sur mandat de la Commission, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3, de la présente directive. Ils sont élaborés conformément aux articles 3 et 12 du règlement (CE) no 881/2004 et en coopération avec les groupes de travail visés auxdits articles.~~

~~Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant par des STI ou par des modifications à celles-ci sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 29, paragraphe 4.~~

~~Pour des raisons d'urgence impérieuses, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 29, paragraphe 5.~~

~~2. L'Agence est chargée de préparer la révision et la mise à jour des STI et de faire toute recommandation utile à la Commission, afin de tenir compte de l'évolution des techniques ou des exigences sociales. La Commission informe le comité visé à l'article 29 sur ces recommandations.~~

↓ nouveau

1. La Commission délivre un mandat à l'Agence pour rédiger les STI et leurs modifications et lui adresser les recommandations appropriées.

↓ 2008/57/CE (adapté)

~~32. Chaque projet de STI est élaboré en deux phases~~ ☒ suivant les phases suivantes ☒.

a) ~~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.

b) ~~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 estimés 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.

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

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

3. Afin de tenir compte de l'évolution des techniques ou des exigences sociales, l'Agence rédige les STI et leurs modifications dans le cadre du mandat visé au paragraphe 1, conformément aux articles 4 et 15 du règlement (UE) n° .../... [règlement instituant l'Agence] et dans le respect des principes d'ouverture, de consensus et de transparence définis à l'annexe II du règlement (UE) n° 1025/2012.

~~45. Le comité visé à l'article 29 est tenu régulièrement informé des travaux d'élaboration des STI. Durant~~ ⇒ les travaux de préparation des STI ⇐ ~~ces travaux,~~ la Commission peut, ~~à la demande du comité,~~ formuler tout mandat ou toute recommandation utile concernant la conception des STI, ainsi que sur l'évaluation des coûts et des avantages. En particulier, la Commission 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.

~~56. Lors de l'adoption de chaque STI, la date de son entrée en vigueur est fixée selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 29, paragraphe 4.~~ 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 coïncident.

~~67.~~ 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.

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

~~7.~~ ⇒ Conformément à l'article 6 du règlement (UE) n° .../... [règlement instituant l'Agence], l'Agence établit et actualise régulièrement ~~la~~ la liste des associations et organismes ~~d'utilisateurs~~ à consulter ~~est établie par la Commission, après consultation du comité selon la procédure de consultation visée à l'article 29, paragraphe 2, et.~~ Cette liste peut être réexaminée et mise à jour à la demande d'un État membre ou à l'initiative de la Commission.

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

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 ~~54~~, paragraphe 4, point g). ⇒ L'Agence consulte à cette fin les partenaires sociaux avant de soumettre à la Commission des recommandations concernant les STI et leurs modifications. ~~Dans ce but, les partenaires sociaux sont consultés avant la soumission du projet de STI au comité visé à l'article 29 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 du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen²⁶. Les partenaires sociaux rendent leur avis dans un délai de trois mois.

9. Lorsque la révision d'une STI entraîne une modification des exigences, la nouvelle version de la STI assure la compatibilité avec les sous-systèmes ~~déjà~~ mis en service ~~en conformité avec des~~ conformément aux versions antérieures de la STI.

10. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 46 en ce qui concerne les STI et leurs modifications.

Lorsque des insuffisances sont décelées dans des STI conformément à l'article 6, la procédure prévue à l'article 47 s'applique aux actes délégués adoptés en application du présent article si des raisons d'urgence impérieuse l'exigent.

~~Lorsqu'une nouvelle autorisation, un renouvellement ou un réaménagement de ces sous-systèmes s'impose pour des raisons de sécurité ou d'interopérabilité dûment justifiées, les délais correspondants sont fixés soit dans la STI, soit, le cas échéant, par les États membres.~~

²⁶ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27. ~~Décision modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) no 1792/2006 (JO L 362 du 20.12.2006, p. 1).~~

~~10. Les STI sont publiées par la Commission au *Journal officiel de l'Union européenne*.~~

~~Article 67~~

~~Insuffisance d'une STI~~

~~1. Si, après l'adoption d'une STI, il apparaît qu'elle ne satisfait pas entièrement aux exigences essentielles, le comité visé à l'article 29 peut être consulté à la demande d'un État membre ou à l'initiative de la Commission.~~

~~La Commission peut demander à l'Agence de rendre un avis technique. La Commission, avec la participation du comité, analyse cet avis technique.~~

~~2. Si la STI doit être modifiée en raison d'une erreur mineure qui ne justifie pas une révision immédiate, la Commission peut recommander que l'avis technique soit utilisé dans l'attente de la révision de la STI conformément à l'article 6, paragraphe 1. Dans ce cas, l'Agence publie l'avis technique.~~

~~3. Si la STI doit être modifiée en raison d'une erreur importante ou critique, la procédure de révision visée à l'article 6, paragraphe 1, s'applique sans délai.~~

↓ nouveau

1. Si, après son adoption, il s'avère qu'une STI présente une insuffisance, elle est modifiée conformément à l'article 5, paragraphe 3.

2. Dans l'attente de la révision de la STI, la Commission peut demander à l'Agence de rendre un avis. La Commission analyse l'avis de l'Agence et informe les États membres de ses conclusions.

3. À la demande de la Commission, les avis de l'Agence visés au paragraphe 2 constituent un moyen acceptable de conformité aux exigences essentielles et peuvent dès lors servir à l'évaluation de projets.

↓ 2008/57/CE

~~Article 8~~

~~Extension du champ d'application des STI~~

~~1. La Commission adopte, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3, un ou plusieurs mandats visant à développer de nouvelles STI et/ou à revoir les STI déjà adoptées, en vue de couvrir les lignes et les véhicules qui ne le sont pas encore.~~

~~2. Le premier mandat de cette nature précise un premier groupe de nouvelles STI et/ou de modifications des STI qu'il convient d'adopter en janvier 2012 au plus tard, sans préjudice de l'article 5, paragraphe 5, concernant la possibilité de prévoir des cas spécifiques, et de l'article 9, qui prévoit des dérogations à certaines conditions. Ce premier mandat est élaboré sur la base d'une recommandation de l'Agence en vue de déterminer les nouvelles STI à développer et/ou les STI existantes à modifier en fonction du rapport coût/efficacité attendu de chaque mesure proposée et sur la base du principe de proportionnalité des mesures prises au niveau communautaire. À cette fin, il convient 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~~

~~continue des trains et à l'harmonisation technique et, d'autre part, le niveau transeuropéen, national, régional ou local du trafic concerné.~~

~~3. Tant que l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du réseau ferroviaire n'est pas effective:~~

~~a) l'autorisation de mise en service:~~

~~de sous-systèmes véhicules et contrôle-commande et signalisation à bord, dont l'utilisation est prévue au moins partiellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, pour cette partie du réseau;~~

~~de sous-systèmes infrastructure, énergie et contrôle-commande et signalisation sur les voies, sur les parties du réseau qui ne relèvent pas encore des STI;~~

~~est accordée conformément aux règles nationales décrites à l'article 8 de la directive 2004/49/CE ou, le cas échéant, à l'article 17, paragraphe 3, de la présente directive;~~

~~b) l'autorisation de mise en service des véhicules dont l'utilisation est prévue occasionnellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, pour cette partie du système, est conforme aux articles 21 à 27 et aux règles nationales décrites à l'article 8 de la directive 2004/49/CE ou, le cas échéant, à l'article 17, paragraphe 3, de la présente directive.~~

~~4. Un État membre peut ne pas appliquer les STI nouvelles ou révisées adoptées conformément au paragraphe 2 dans le cas de projets se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication du groupe de STI s'y rapportant.~~

↓ 2008/57/CE (adapté)

Article ~~79~~

Dérogations ☒ Non-application des STI ☒

↓ nouveau

1. Les États membres peuvent ne pas appliquer une ou plusieurs STI ou des parties de celles-ci dans les cas suivants:

a) pour un projet de nouveau sous-système ou d'une partie de celui-ci, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou d'une partie de celui-ci, ou pour tout élément visé à l'article 1^{er}, paragraphe 1, se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution à la date d'entrée en vigueur de ces STI;

b) 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 ce cas, la non-application des STI est limitée dans le temps;

c) pour tout projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant ou d'une partie de celui-ci, lorsque l'application de ces STI compromettrait la viabilité économique du projet.

2. Dans le cas visé au paragraphe 1, point a), chaque État membre communique à la Commission, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste des projets qui se déroulent sur son territoire et sont à un stade avancé de développement.

3. Dans tous les cas visés au paragraphe 1, l'État membre concerné soumet à la Commission la demande de non-application de la STI, précisant également les dispositions de remplacement que l'État membre compte appliquer en lieu et place de la STI. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, le contenu du dossier qui accompagne la demande de non-application d'une ou plusieurs STI ou de parties de celles-ci, ainsi que les détails, le format et les modalités de transmission dudit dossier. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3. La Commission vérifie le dossier en question, analyse les dispositions de remplacement que l'État membre compte appliquer en lieu et place de la STI, décide d'accepter ou non la demande de non-application de la STI et informe l'État membre de sa décision.

4. Dans l'attente de la décision de la Commission, l'État membre peut appliquer sans délai les dispositions de remplacement visées au paragraphe 3.

5. La Commission statue dans les quatre mois qui suivent la présentation de la demande accompagnée du dossier complet. En l'absence d'une telle décision, la demande est considérée comme acceptée.

↓ 2008/57/CE

~~1. En l'absence de cas spécifiques pertinents, un État membre peut ne pas appliquer une ou plusieurs STI, conformément au présent article et dans les cas suivants:~~

~~a) pour un projet de nouveau sous-système, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou pour tout élément visé à l'article 1er, paragraphe 1, se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;~~

~~b) pour tout projet de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système existant lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux du sous-système existant;~~

~~c) pour un projet de nouveau sous-système ou pour un projet de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système existant réalisé sur le territoire de cet État membre lorsque le réseau ferroviaire de cet État est enclavé ou lorsqu'il est isolé par la mer ou séparé en raison de conditions géographiques spécifiques du réseau ferroviaire du reste de la Communauté;~~

~~d) pour tout projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire dudit État membre;~~

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

~~f) pour des véhicules en provenance ou à destination de pays tiers, dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire au sein de la Communauté.~~

~~2. Dans tous les cas visés au paragraphe 1, l'État membre concerné communique à la Commission un dossier présentant les éléments indiqués à l'annexe IX. La Commission analyse les mesures envisagées par l'État membre et informe le comité visé à l'article 29.~~

~~3. Dans le cas visé au paragraphe 1, point a), chaque État membre communique à la Commission, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste de projets qui se déroulent sur son territoire et sont à un stade avancé de développement.~~

~~4. Dans les cas visés au paragraphe 1, points a), c) et e), la Commission vérifie que le dossier est conforme et informe l'État membre sur les résultats de son analyse. Si nécessaire, une recommandation est formulée concernant les spécifications à appliquer. L'État membre peut appliquer les dispositions de remplacement visées à l'annexe IX sans attendre.~~

~~5. Dans les cas visés au paragraphe 1, points b), d) et f), la Commission décide, selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3, si la demande de dérogation est acceptée. Dans le cas visé au paragraphe 1, point b), la décision de la Commission ne vise pas le gabarit et l'écartement des voies. La Commission statue dans les six mois qui suivent la présentation de la demande accompagnée du dossier complet. En l'absence d'une telle décision, la demande est considérée comme acceptée. Dans l'attente de la décision de la Commission, dans le cas visé au paragraphe 1, point f), l'État membre peut appliquer les dispositions de remplacement visées à l'annexe IX.~~

↓ 2008/57/CE

~~6. Tous les États membres sont informés des résultats des analyses et du résultat de la procédure établies aux paragraphes 3 4 et 5.~~

↓ 2008/57/CE

CHAPITRE III

CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ

Article ~~810~~

Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité

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

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

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

2. Les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et sur le fondement de la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire lorsqu'ils satisfont aux dispositions de la présente directive. En particulier, ils ne peuvent pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la

déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ~~dont les éléments sont donnés à l'annexe IV.~~

↓ nouveau

La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, le champ d'application et le contenu de la déclaration CE de conformité et d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, son format et le détail des informations qu'elle doit contenir. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3.

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

Article ~~9~~

Conformité ou aptitude à l'emploi

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

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

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 du certificat correspondant.

3. Les États membres ~~et l'Agence~~ 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.

4. Les pièces de rechange ~~des~~ ~~de~~ sous-systèmes déjà en service lors de l'entrée en vigueur de la STI correspondante peuvent être installées dans ces sous-systèmes sans être soumises à la procédure visée au paragraphe 2.

5. Les STI peuvent prévoir une période de transition pour les produits ferroviaires qu'elles ont recensés comme étant des constituants d'interopérabilité qui sont déjà mis sur le marché lors de l'entrée en vigueur de ces STI. De tels constituants satisfont aux exigences de l'article ~~8~~, paragraphe 1.

Article ~~12~~

~~Non-conformité des spécifications européennes avec les exigences essentielles~~

~~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 comité visé à l'article 29 est saisi et la Commission arrête la mesure la plus appropriée, soit:~~

~~a) le retrait partiel ou total de ces spécifications des publications où elles sont inscrites, ou leur modification, après consultation, lorsqu'il s'agit de normes européennes, du comité institué par la directive 98/34/CE, ou~~

~~b) la révision de la STI conformément à l'article 7.~~

↓ 2008/57/CE (adapté)

⇒ nouveau

Article ~~1013~~

Procédure relative à la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi

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

2. Lorsque la STI correspondante l'impose, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est effectuée par l'organisme ☒ d'évaluation de la conformité ☒ notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire établi dans ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒ en a fait la demande.

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

4. Lorsque ni le fabricant ni son mandataire ~~établi dans la Communauté~~ n'ont satisfait aux obligations ☒ énoncées aux ☒ ~~des~~ paragraphes 1 et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met les constituants d'interopérabilité sur le marché. Les mêmes obligations s'appliquent à toute personne qui assemble des constituants d'interopérabilité ou des parties de constituants d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique des constituants d'interopérabilité pour son propre usage, aux fins de la présente directive.

5. ⇒ Afin d'éviter que des constituants d'interopérabilité non conformes aux exigences essentielles ne soient mis sur le marché, et sans ⇐ ~~Sans~~ préjudice des dispositions de l'article ~~1114~~:

a) lorsqu'un État membre constate que la déclaration «CE» de conformité a été établie indûment, le fabricant ou son mandataire établi dans ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒ sont tenus, si nécessaire, de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par cet État membre;

↓ 2008/57/CE

b) lorsque la non-conformité persiste, l'État membre prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné, ou pour assurer son retrait du marché selon les procédures prévues à l'article ~~1114~~.

Article ~~1114~~

Non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adapté)

2. La Commission consulte les parties concernées dans les plus brefs délais. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ~~ainsi que les autres États membres~~. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est injustifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒. ~~Lorsque la décision visée au paragraphe 1 est motivée par l'existence d'une lacune dans les spécifications européennes, la procédure établie à l'article 12 s'applique.~~

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

↓ 2008/57/CE

4. La Commission veille à ce que les États membres soient tenus informés du déroulement et des résultats de cette procédure.

CHAPITRE IV

SOUS-SYSTÈMES

~~Article 15~~

~~Procédure de mise en service~~

~~1. Sans préjudice du chapitre V, chaque État membre autorise la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont implantés ou exploités sur son territoire.~~

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

~~la compatibilité technique de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent,~~

~~l'intégration en sécurité des sous-systèmes conformément à l'article 4, paragraphe 3, et à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE.~~

~~2. Il appartient à chaque État membre de vérifier, avant que ces sous-systèmes soient mis en service, qu'ils sont conformes, le cas échéant, aux dispositions applicables des STI en matière d'exploitation et d'entretien.~~

~~3. Après la mise en service de ces sous-systèmes, cette vérification a lieu:~~

~~a) pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE;~~

~~b) pour les véhicules, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE.~~

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

↓ 2008/57/CE

Article ~~1216~~

Libre circulation des sous-systèmes

1. Sans préjudice des dispositions ~~du chapitre V de l'article 15, paragraphe 1,~~ les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et pour des motifs concernant la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui satisfont aux exigences essentielles. En particulier, ils ne peuvent pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées:

- (a) soit dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration «CE» de vérification, ~~dont les éléments sont donnés à l'annexe V,~~
- (b) soit dans d'autres États membres, avant ou après l'entrée en vigueur de la présente directive, en vue de vérifier la conformité avec des exigences identiques dans des conditions d'exploitation identiques.

Article ~~1317~~

Conformité avec les STI et les dispositions nationales

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

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

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

2. La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire est établie par référence aux STI ~~lorsqu'elles existent~~ ⇒ et aux règles nationales notifiées conformément au paragraphe 3 ⇐ .

↓ 2008/57/CE (adapté)

3. Les États membres établissent, pour chaque sous-système, une liste des règles techniques nationales en usage pour l'application des exigences essentielles ~~et la notifient à la Commission~~ dans les cas suivants .

↓ 2008/57/CE

~~il n'existe pas de STI pertinente, ou~~

↓ nouveau

a) les STI ne couvrent pas complètement certains aspects correspondant à des exigences essentielles (points ouverts);

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

b) ~~une dérogation~~ la non-application d'une ou plusieurs STI ⇒ ou de certaines de leurs parties ⇐ a été notifiée en application de l'article ~~87~~; ~~ou~~

c) un cas spécifique nécessite l'application de règles techniques ne figurant pas ~~non reprises~~ dans la STI concernée;.

↓ nouveau

d) des règles nationales sont utilisées pour décrire des systèmes existants.

↓ 2008/57/CE (adapté)

4. ~~À cette occasion, les~~ Les États membres désignent également les organismes chargés d'établir d'appliquer, dans le cas de ces règles techniques, la déclaration CE de vérification ~~la procédure de vérification~~ visée à l'article ~~18~~15.

↓ 2008/57/CE

~~La Commission communique ces informations à l'Agence, qui les publie.~~

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

Article 14
⊗ Règles nationales ⊗

1. ⇒ Les États membres communiquent à la Commission la liste des règles nationales visée à l'article 13, paragraphe 3: ⇐ ~~Cette liste est notifiée:~~

- (a) soit chaque fois que la liste des règles ~~techniques qui, en vertu de l'article 16, paragraphe 3, de la directive 96/48/CE et de l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2001/16/CE, devait être notifiée pour le 30 avril 2005,~~ est modifiée;
- (b) soit après ⊗ soumission d'une demande de ⊗ ~~notification de la dérogation~~ ⊗ non-application de la STI conformément à l'article 7 ⊗ ~~⊗~~.

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

- (c) soit après publication de la STI concernée ⇒ ou sa révision, en vue de ~~supprimer les règles nationales rendues superflues par la résolution de points ouverts des STI~~ ⇐ .

⇓ nouveau

2. Les États membres communiquent le texte complet des règles nationales existantes à l'Agence et à la Commission par les voies électroniques appropriées conformément à l'article 23 du règlement (UE) n° .../... [règlement instituant l'Agence].

3. Les États membres peuvent établir de nouvelles règles nationales exclusivement dans les cas suivants:

- a) lorsqu'une STI ne respecte pas pleinement les exigences essentielles;
- b) en tant que mesure préventive d'urgence, notamment à la suite d'un accident.

4. Si un État membre envisage d'introduire une nouvelle règle nationale, il en soumet le projet à l'Agence et à la Commission par les voies électroniques appropriées conformément à l'article 23 du règlement (UE) n° .../... [règlement instituant l'Agence].

5. Les États membres veillent à ce que les règles nationales, y compris celles couvrant les interfaces entre les véhicules et le réseau, soient mises à disposition sans frais et dans des termes intelligibles pour toutes les parties concernées.

6. Les États membres peuvent décider de ne pas notifier les règles et restrictions dont le caractère est strictement local. Dans ce cas, les États membres mentionnent ces règles et restrictions dans les registres de l'infrastructure visés à l'article 45.

7. Les règles nationales notifiées en vertu du présent article ne sont pas soumises à la procédure de notification prévue par la directive 98/34/CE.

8. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, la classification des règles nationales notifiées en différents groupes afin de faciliter la vérification de la compatibilité entre les

équipements fixes et mobiles. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3.

L'Agence classe conformément aux actes d'exécution visés au premier alinéa les règles nationales notifiées en application du présent article.

9. L'Agence examine les projets de règles nationales et les règles nationales en vigueur conformément aux procédures prévues aux articles 21 et 22 du règlement (UE) n° .../... [règlement instituant l'Agence].

↓ 2008/57/CE

~~À la demande de la Commission, les États membres communiquent l'intégralité du texte des règles notifiées. Afin d'éviter la création de nouveaux obstacles et de faire progresser la classification des règles nationales prévue à l'article 27, la Commission surveille l'introduction de nouvelles règles par les États membres. Si la Commission considère qu'une nouvelle règle constitue un moyen de discrimination arbitraire ou une restriction déguisée affectant les opérations de transport ferroviaire entre les États membres, une décision, adressée à l'État membre concerné, est adoptée selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3.~~

~~Les États membres peuvent choisir de ne pas notifier les règles et restrictions dont le caractère est strictement local. Dans ce cas, les États membres mentionnent les règles et restrictions concernées dans les registres de l'infrastructure visés à l'article 35.~~

~~Les États membres veillent à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées et communiquées à tous les gestionnaires d'infrastructures, à toutes les entreprises ferroviaires et à tous les demandeurs d'autorisations de mise en service, dans des termes clairs et intelligibles pour les parties concernées.~~

Article ~~1518~~

Procédure d'établissement de la déclaration «CE» de vérification

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

1. En vue d'établir la déclaration «CE» de vérification, le demandeur ☒ s'adresse à ☒ invite l'organisme ☒ d'évaluation de la conformité ☒ notifié qu'il a choisi à cet effet ☒ pour qu'il applique ☒ ~~à engager~~ la procédure de vérification «CE» ~~indiquée à l'annexe VI~~. Le demandeur peut être l'entité adjudicatrice ou le constructeur/fabricant, ou leur mandataire dans ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒.

2. La mission de l'organisme ☒ d'évaluation de la conformité ☒ notifié, chargé de la vérification «CE» d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle ~~couvre~~ ⇒ peut ⇐ également ⇒ couvrir ⇐ la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles ~~44 et 45~~ 34 et 35.

3. L'organisme ☒ d'évaluation de la conformité ☒ notifié est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration «CE» de vérification. Ce dossier technique ☒ contient ☒ ~~doit contenir~~ tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la

conformité des constituants d'interopérabilité. Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

↓ nouveau

4. Toute modification du dossier technique visé au paragraphe 3 qui a une incidence sur les vérifications effectuées entraîne l'obligation d'établir une nouvelle déclaration «CE» de vérification.

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

~~54.~~ L'organisme ☒ d'évaluation de la conformité ☒ notifié peut délivrer des déclarations de vérification intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système. Dans ce cas, ~~la procédure indiquée à l'annexe VI ☒~~ les procédures de vérification ☒ ⇒ établies conformément au paragraphe 7, point a), ⇐ s'appliquent.

~~65.~~ Si la STI correspondante le permet, l'organisme ☒ d'évaluation de la conformité ☒ notifié peut délivrer des certificats de conformité portant sur une série de sous-systèmes ou sur certaines parties de ces sous-systèmes.

↓ nouveau

7. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution:

- (a) les procédures de vérification des sous-systèmes, incluant les principes généraux, le contenu, la procédure et les documents relatifs à la procédure «CE» de vérification et à la procédure de vérification en cas de règles nationales;
- (b) les modèles pour la déclaration «CE» de vérification et pour la déclaration de vérification en cas de règles nationales, et des modèles pour les documents du dossier technique qui doit accompagner la déclaration de vérification.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3.

↓ 2008/57/CE

Article ~~1619~~

Non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles

1. Lorsqu'un État membre constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration «CE» de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions de la présente directive et notamment aux exigences essentielles, il peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.
2. L'État membre à l'origine de la demande informe immédiatement la Commission des vérifications complémentaires demandées en les motivant. La Commission consulte les parties intéressées.

3. L'État membre à l'origine de la demande précise si le fait de ne pas satisfaire entièrement aux dispositions de la présente directive résulte:

a) du non-respect des exigences essentielles ou d'une STI ou d'une mauvaise application d'une STI. Dans ce cas, la Commission informe immédiatement l'État membre dans lequel réside la personne qui a établi indûment la déclaration «CE» de vérification et demande à cet État membre de prendre les mesures appropriées;

b) d'une insuffisance d'une STI. Dans ce cas, la procédure de modification de la STI prévue à l'article ~~67~~ s'applique.

↓ nouveau

Article 17

Présomption de conformité

Les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes conformes à des normes harmonisées ou à des parties de celles-ci dont les références ont été publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* sont présumés conformes aux exigences essentielles couvertes par lesdites normes ou parties de normes énoncées à l'annexe III.

↓ 2008/57/CE

Article 20

~~Mise en service de sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement~~

~~1. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur 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 négativement par les travaux envisagés. Si une nouvelle autorisation est requise, l'État membre décide de la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.~~

~~L'État membre arrête sa décision au plus tard quatre mois après que le demandeur a introduit le dossier complet.~~

~~2. Si une nouvelle autorisation est requise et si la STI n'est pas pleinement appliquée, les États membres notifient à la Commission les informations supplémentaires suivantes:~~

~~le motif pour lequel la STI n'est pas entièrement appliquée,~~

~~les caractéristiques techniques qui s'appliquent au lieu de la STI,~~

~~les organismes chargés d'appliquer, dans le cas de ces caractéristiques, la procédure de vérification visée à l'article 18.~~

~~3. La Commission communique les informations visées au paragraphe 2 à l'Agence, qui les publie.~~

CHAPITRE V

VÉHICULES

↓ nouveau

CHAPITRE V

MISE SUR LE MARCHÉ ET MISE EN SERVICE

Article 18

Mise en service d'installations fixes

1. Les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, énergie et infrastructure ne sont mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles définies à l'annexe III, et que l'autorisation correspondante est reçue conformément au paragraphe 2.

2. Chaque autorité nationale de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes énergie et infrastructure situés ou exploités sur le territoire de son État membre.

L'Agence rend des décisions autorisant la mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol situés ou exploités dans toute l'Union.

L'Agence et les autorités nationales de sécurité donnent des informations détaillées sur les modalités d'obtention des autorisations visées au premier et au deuxième alinéas. Un guide du demandeur décrivant et expliquant les exigences concernant lesdites autorisations et énumérant les documents requis est mis gratuitement à la disposition des demandeurs. L'Agence et les autorités nationales de sécurité coopèrent pour diffuser ces informations.

3. Pour pouvoir autoriser la mise en service des sous-systèmes visés au paragraphe 1, l'autorité nationale de sécurité ou l'Agence, selon que l'une ou l'autre est l'autorité compétente en application du paragraphe 2, obtient la preuve de:

- (c) la déclaration CE de vérification;
- (d) la compatibilité technique de ces sous-systèmes avec le système auquel ils s'intègrent, établie sur la base des STI, des règles nationales et des registres concernés;
- (e) l'intégration en sécurité de ces sous-systèmes, établie sur la base des STI, des règles nationales et des registres concernés, ainsi que des méthodes de sécurité communes définies à l'article 6 de la directive .../... [relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union].

4. En cas de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, le demandeur envoie à l'autorité nationale de sécurité (pour les sous-systèmes énergie et infrastructure) ou à l'Agence (pour les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol) un dossier décrivant le projet. L'autorité nationale de sécurité ou l'Agence examine ce dossier et décide, sur la base des critères définis au paragraphe 5, si une nouvelle autorisation de mise en service est requise. L'autorité nationale de sécurité et l'Agence prennent leurs décisions dans un délai raisonnable préétabli, en tout état de cause dans les quatre mois qui suivent la réception de toutes les informations pertinentes.

5. En cas de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, une nouvelle déclaration «CE» de vérification est requise conformément à l'article 15, paragraphe 4. En outre, une nouvelle autorisation de mise en service est requise lorsque:

- (f) le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés; ou
- (g) elle est requise par la STI concernée; ou
- (h) elle est requise par les plans d'exécution nationaux établis par les États membres.

Article 19

Mise sur le marché de sous-systèmes mobiles

1. Le sous-système matériel roulant et le sous-système contrôle-commande et signalisation à bord ne sont mis sur le marché par le demandeur que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles énoncées à l'annexe III.

2. Le demandeur s'assure notamment que la déclaration CE de vérification a été fournie.

3. En cas de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, une nouvelle déclaration «CE» de vérification est requise conformément à l'article 15, paragraphe 4.

↓ 2008/57/CE

Article 21

~~Autorisation de mise en service des véhicules~~

~~1. Avant d'être utilisé sur un réseau, un véhicule fait l'objet d'une autorisation de mise en service par l'autorité nationale de sécurité compétente pour ce réseau, sauf indication contraire dans le présent chapitre.~~

~~2. Un véhicule conforme aux STI est autorisé conformément à l'article 22 ou à l'article 23.~~

~~3. Un véhicule non conforme aux STI est autorisé conformément à l'article 24 ou à l'article 25.~~

~~4. Un véhicule conforme à un type autorisé est autorisé conformément à l'article 26.~~

~~5. Toute autorisation accordée par l'un des États membres est valide dans tous les autres États membres, sans préjudice des dispositions des articles 23 et 25 concernant les autorisations supplémentaires. Les États membres précisent, en adoptant des règles nationales spécifiques ou par la voie des dispositions nationales transposant la présente directive, si des autorisations supplémentaires sont nécessaires, conformément aux dispositions applicables de l'article 23 dans le cas des véhicules conformes aux STI ou de l'article 25 dans le cas de véhicules non conformes aux STI.~~

~~6. Toute demande d'autorisation de mise en service fait l'objet d'une décision de l'autorité nationale de sécurité compétente, conformément aux articles 22 et 23 ou aux articles 24 et 25. L'autorisation de mise en service peut prévoir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.~~

~~7. Toute décision de refus de mise en service d'un véhicule de la part d'une autorité nationale de sécurité compétente est dûment motivée. Le demandeur peut, dans un délai d'un mois à~~

~~compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'autorité nationale de sécurité compétente de revoir sa décision pour des raisons dûment justifiées. L'autorité nationale de sécurité dispose ensuite de deux mois à compter de la réception du recours pour confirmer ou infirmer sa décision. Si la décision de refus est confirmée, le demandeur peut demander à l'instance de recours désignée par l'État membre compétent en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE de revoir la décision pour des raisons dûment justifiées. Les États membres peuvent désigner leur organisme de contrôle institué en vertu de l'article 30 de la directive 2001/14/CE aux fins de cette procédure de recours.~~

~~8. En l'absence de décision d'une autorité nationale de sécurité compétente, visée à l'article 23, paragraphe 7, et à l'article 25, paragraphe 5, dans les délais prescrits, la mise en service du véhicule en question est réputée avoir été autorisée au terme d'une période de trois mois commençant à la fin de ces délais. Les autorisations obtenues en application du présent paragraphe ne sont valides que sur le réseau pour lequel l'autorité nationale de sécurité compétente n'a pas réagi dans les délais prescrits.~~

~~9. Une autorité nationale de sécurité qui entend révoquer l'autorisation de mise en service qu'elle a elle-même accordée ou une autorisation dont bénéficie le demandeur en application du paragraphe 8 utilise la procédure de révision des certificats de sécurité visée à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE ou, le cas échéant, la procédure de révision des agréments de sécurité visée à l'article 11, paragraphe 2, de ladite directive.~~

~~10. En cas de procédure de recours, l'instance de recours compétente visée au paragraphe 7 peut demander à l'Agence de rendre un avis, lequel, dans ce cas précis, est présenté dans un délai d'un mois une fois que la demande lui en a été faite et notifié au demandeur, à l'instance de recours compétente et à l'autorité nationale de sécurité compétente qui a refusé d'accorder une autorisation.~~

~~11. Dans le cas de véhicules circulant entre un État membre et un pays tiers, sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal de la Communauté, et auxquels une dérogation peut être accordée en vertu de l'article 9, paragraphe 5, ou qui constituent un cas spécifique, les règles nationales visées aux articles 22 et 24 peuvent comprendre des accords internationaux dans la mesure où ceux-ci sont compatibles avec la législation communautaire.~~

~~12. Les autorisations de mise en service qui ont été accordées avant le 19 juillet 2008, y compris les autorisations délivrées conformément à des accords internationaux, en particulier le RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) et le RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées. La présente disposition prime les articles 22 à 25.~~

~~13. Les États membres peuvent délivrer des autorisations de mise en service portant sur une série de véhicules. À cette fin, les autorités nationales de sécurité communiquent au demandeur la procédure à suivre.~~

~~14. Les autorisations de mise en service délivrées conformément au présent article sont sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation de tels véhicules sur le réseau concerné, conformément aux articles 9, 10 et 11 de la directive 2004/49/CE.~~

Article 20

Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule

1. La mise sur le marché d'un véhicule n'intervient qu'après réception de l'autorisation de mise sur le marché du véhicule délivrée par l'Agence conformément au paragraphe 5.

2. L'Agence rend des décisions d'autorisation de mise sur le marché de véhicules. Ces autorisations attestent les valeurs, telles que définies dans les STI, des paramètres pertinents pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et les installations fixes. L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule contient également des informations sur la conformité du véhicule avec les STI et les règles nationales concernées, en lien avec ces paramètres.

3. L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule peut prévoir les conditions d'utilisation du véhicule et d'autres restrictions.

4. L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule est délivrée sur la base d'un dossier relatif au véhicule ou au type de véhicule, élaboré par le demandeur et contenant les justificatifs de:

- (i) la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles composant le véhicule conformément à l'article 19;
- (j) la compatibilité technique des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des STI, des règles nationales et des registres concernés;
- (k) l'intégration en sécurité des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des STI et des règles nationales concernées, ainsi que des méthodes de sécurité communes définies à l'article 6 de la directive .../... [relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union].

5. L'Agence prend les décisions visées au paragraphe 2 dans un délai raisonnable préétabli, en tout état de cause dans les quatre mois qui suivent la réception de toutes les informations pertinentes. Les autorisations en question sont valables dans tous les États membres.

L'Agence donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention de l'autorisation de mise sur le marché du véhicule. Un guide du demandeur décrivant et expliquant les exigences afférentes à l'autorisation de mise sur le marché du véhicule et énumérant les documents requis est mis gratuitement à la disposition des demandeurs. Les autorités nationales de sécurité coopèrent avec l'Agence pour diffuser ces informations.

6. L'Agence peut délivrer une autorisation de mise sur le marché pour une série de véhicules. Les autorisations en question sont valables dans tous les États membres.

7. Le demandeur peut saisir la chambre de recours désignée conformément à l'article 51 du règlement (UE) n° .../... [instituant l'Agence] d'un recours contre les décisions de l'Agence ou son absence de réaction dans les délais visés au paragraphe 5.

8. En cas de renouvellement ou de réaménagement de véhicules existants disposant déjà d'une autorisation de mise sur le marché de véhicule:

- (l) une nouvelle déclaration «CE» de vérification est requise conformément à l'article 15, paragraphe 4, et

(m) une nouvelle autorisation de mise sur le marché de véhicule est requise si des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres figurant dans l'autorisation de mise sur le marché déjà délivrée.

9. Si le demandeur le souhaite, l'autorisation de mise sur le marché du véhicule peut comprendre une mention claire des réseaux ou des lignes, ou des groupes de réseaux ou de lignes, sur lesquels l'entreprise ferroviaire peut mettre en service un tel véhicule sans autres vérifications, contrôles ou essais concernant la compatibilité technique entre le véhicule et lesdits réseaux ou lignes. Dans ce cas, le demandeur inclut dans sa demande la preuve de la compatibilité technique du véhicule avec les réseaux ou lignes concernés.

Cette mention peut également être ajoutée, si le demandeur initial ou un autre demandeur le souhaite, après la délivrance de l'autorisation de mise sur le marché correspondante.

Article 21

Mise en service de véhicules

1. Les entreprises ferroviaires ne mettent en service un véhicule qu'après avoir vérifié, en consultation avec le gestionnaire de l'infrastructure, la compatibilité technique du véhicule avec la ligne et son intégration en sécurité dans le système où il est destiné à être exploité, établie sur la base des STI, des règles nationales et des registres concernés, ainsi que des méthodes de sécurité communes définies à l'article 6 de la directive. Les entreprises ferroviaires ne mettent en service un véhicule qu'après avoir vérifié, si les STI l'exigent, et en consultation avec le gestionnaire de l'infrastructure, la compatibilité technique du véhicule avec la ligne et son intégration en sécurité, conformément à l'article 6, paragraphe 1, de la directive .../... [directive relative à la sécurité ferroviaire], dans le système où il est destiné à être exploité.

À cette fin, le véhicule obtient d'abord l'autorisation de mise sur le marché du véhicule conformément à l'article 20.

2. L'entreprise ferroviaire communique ses décisions de mise en service de véhicules à l'Agence, au gestionnaire de l'infrastructure et à l'autorité nationale de sécurité concernée. Ces décisions sont consignées aux registres nationaux des véhicules visés à l'article 43.

3. En cas de renouvellement ou de réaménagement de véhicules existants, une nouvelle déclaration «CE» de vérification est requise conformément à l'article 15, paragraphe 4. En outre, l'entreprise ferroviaire prend une nouvelle décision de mise en service de ces véhicules lorsque:

(n) le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés; ou

(o) une telle décision est requise par les STI concernées.

↓ 2008/57/CE

Article 22

~~Première autorisation de mise en service des véhicules conformes aux STI~~

~~1. Le présent article s'applique aux véhicules qui sont conformes à toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de leur mise en service, pour autant qu'un nombre significatif des~~

~~exigences essentielles ait été couvert dans les STI considérées et que la STI pertinente sur le matériel roulant soit entrée en vigueur et applicable.~~

~~2. La première autorisation est accordée par une autorité nationale de sécurité selon les modalités suivantes:~~

~~a) lorsque tous les sous-ensembles de nature structurelle d'un véhicule ont été autorisés conformément aux dispositions du chapitre IV, l'autorisation est accordée sans autre vérification;~~

~~b) dans le cas de véhicules portant toutes les déclarations «CE» de vérification nécessaires telles que prévues à l'article 18, les critères qu'une autorité nationale de sécurité peut vérifier en vue de délivrer une autorisation de mise en service ne peuvent concerner que:~~

~~la compatibilité technique entre les sous-systèmes concernés du véhicule et la sécurité de leur intégration, conformément à l'article 15, paragraphe 1,~~

~~la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné,~~

~~les règles nationales applicables aux points ouverts,~~

~~les règles nationales applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI pertinentes.~~

Article 23

Autorisations supplémentaires pour la mise en service des véhicules conformes aux STI

~~1. Les véhicules qui sont en conformité totale avec les STI couvrant tous les aspects des sous-systèmes concernés sans cas spécifiques et points ouverts strictement liés à la compatibilité technique entre véhicule et réseau ne font l'objet d'aucune autorisation supplémentaire pour être mis en service, pour autant qu'ils circulent sur des réseaux conformes aux STI dans les autres États membres ou aux conditions précisées dans les STI correspondantes.~~

~~2. Dans le cas de véhicules mis en service conformément à l'article 22 mais non visés au paragraphe 1, les États membres décident si des autorisations supplémentaires sont nécessaires sur leur territoire. Dans une telle hypothèse, les paragraphes 3 à 7 s'appliquent.~~

~~3. Le demandeur soumet à l'autorité nationale de sécurité un dossier concernant le véhicule ou le type de véhicule et l'usage prévu sur le réseau. Le dossier contient les informations suivantes:~~

~~a) les documents justificatifs attestant que la mise en service du véhicule a été autorisée dans un autre État membre conformément à l'article 22;~~

~~b) un exemplaire du dossier technique visé à l'annexe VI. Sont notamment incluses, dans le cas des véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte des données, afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données, pour autant que ces informations ne soient pas harmonisées dans les STI correspondantes;~~

~~c) les registres faisant apparaître l'historique de l'entretien du véhicule et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;~~

~~d) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec les infrastructures et les installations fixes, y compris pour ce qui est des conditions climatiques, du système d'alimentation en énergie, du système de~~

~~contrôle-commande et de signalisation, de l'écartement des voies et des gabarits de l'infrastructure, de la charge maximale à l'essieu et des autres contraintes du réseau.~~

~~4. Les critères qu'une autorité nationale de sécurité vérifie ne peuvent concerner que:~~

~~la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné, y compris les règles nationales applicables aux points ouverts nécessaires pour assurer cette compatibilité,~~

~~les règles nationales applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI concernées.~~

~~5. L'autorité nationale de sécurité peut demander que des informations complémentaires soient fournies, des analyses de risque effectuées en application de l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE, ou des essais réalisés sur le réseau pour vérifier les critères visés au paragraphe 4. Toutefois, après l'adoption du document de référence visé à l'article 27 de la présente directive, cette vérification ne peut être effectuée par l'autorité nationale de sécurité que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou au groupe C figurant dans ce document.~~

~~6. L'autorité nationale de sécurité définit, après consultation du demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risque et des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci. Le cas échéant, l'autorité nationale de sécurité prend des mesures afin que les essais aient lieu.~~

~~7. Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'autorité nationale de sécurité, dans les meilleurs délais et au plus tard:~~

~~a) deux mois après la présentation du dossier visé au paragraphe 3;~~

~~b) le cas échéant, un mois après la fourniture de toute information complémentaire demandée par l'autorité nationale de sécurité;~~

~~c) le cas échéant, un mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité nationale de sécurité.~~

~~Article 24~~

~~Première autorisation de mise en service de véhicules non conformes aux STI~~

~~1. Le présent article s'applique aux véhicules qui ne sont pas en conformité avec toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de leur mise en service, y compris les véhicules bénéficiant de dérogations, ou lorsqu'un nombre significatif d'exigences essentielles n'est pas couvert dans une ou plusieurs STI.~~

~~2. La première autorisation est accordée par une autorité nationale de sécurité selon les modalités suivantes:~~

~~pour les aspects techniques couverts par une STI, le cas échéant, la procédure de vérification «CE» s'applique;~~

~~pour les autres aspects techniques, les règles nationales telles qu'elles sont notifiées en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la présente directive et de l'article 8 de la directive 2004/49/CE s'appliquent.~~

~~La première autorisation n'est valable que sur le réseau de l'État membre qui la délivre.~~

Article 25

~~Autorisations supplémentaires de mise en service de véhicules non conformes aux STI~~

~~1. Dans la mesure où des véhicules ont obtenu une autorisation de mise en service dans un État membre conformément à l'article 21, paragraphe 12, ou à l'article 24, les autres États membres peuvent décider, conformément au présent article, si des autorisations supplémentaires de mise en service sont nécessaires sur leur territoire.~~

~~2. Le demandeur soumet à l'autorité nationale de sécurité un dossier technique concernant le véhicule ou le type de véhicule, en indiquant les informations relatives à l'utilisation prévue sur le réseau. Le dossier contient les informations suivantes:~~

~~a) les documents justificatifs attestant que la mise en service du véhicule a été autorisée dans un autre État membre et la documentation relative à la procédure suivie pour démontrer que le véhicule respecte les exigences en vigueur en matière de sécurité, y compris, le cas échéant, des informations sur les dérogations dont il a bénéficié ou qui ont été accordées conformément à l'article 9;~~

~~b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles. Sont notamment incluses, dans le cas des véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte des données, afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données ainsi qu'il est prévu à l'article 20, paragraphe 2, point e), de la directive 2004/49/CE;~~

~~c) les registres faisant apparaître l'historique de l'exploitation du véhicule, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;~~

~~d) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec les infrastructures et les installations fixes, y compris pour ce qui est des conditions climatiques, du système d'alimentation en énergie, du système de contrôle commande et de signalisation, de l'écartement des voies et des gabarits de l'infrastructure, de la charge maximale à l'essieu et des autres contraintes du réseau.~~

~~3. Les données visées au paragraphe 2, points a) et b), ne peuvent pas être remises en cause par l'autorité nationale de sécurité, sauf si celle-ci peut démontrer, sans préjudice de l'article 16, l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité. Après l'adoption du document de référence visé à l'article 27, l'autorité nationale de sécurité ne peut pas invoquer à cet égard une règle qui appartient au groupe A figurant dans ce document.~~

~~4. L'autorité nationale de sécurité peut demander que des informations complémentaires soient fournies, des analyses de risque effectuées en application de l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE, ou des essais réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 2, points c) et d), du présent article par rapport aux règles nationales en vigueur qui ont été notifiées à la Commission conformément à l'article 8 de la directive 2004/49/CE ou à l'article 17 de la présente directive. Toutefois, après l'adoption du document de référence visé à l'article 27 de la présente directive, cette vérification ne peut être effectuée par l'autorité nationale de sécurité que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou au groupe C figurant dans ce document.~~

~~L'autorité nationale de sécurité définit, après consultation du demandeur, la portée et le contenu des informations complémentaires, des analyses de risques ou des essais demandés. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de~~

~~la demande de celui-ci. Le cas échéant, l'autorité nationale de sécurité prend des mesures afin que les essais aient lieu.~~

~~5. Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'autorité nationale de sécurité, dans les meilleurs délais et au plus tard:~~

~~a) quatre mois après la présentation du dossier technique visé au paragraphe 2;~~

~~b) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'autorité nationale de sécurité conformément au paragraphe 4;~~

~~c) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité nationale de sécurité conformément au paragraphe 4.~~

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

Article ~~2226~~

~~Autorisation par type de véhicule~~ ☒ de mise sur le marché d'un type de véhicule ☒

1. ~~⇒ L'Agence délivre~~ ⇐ ~~Les États membres peuvent délivrer~~ des autorisations ☒ de mise sur le marché de ☒ ~~par~~ types de véhicules.

↓ nouveau

L'Agence donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention de l'autorisation de mise sur le marché d'un type de véhicule. Un guide du demandeur décrivant et expliquant les exigences afférentes à l'autorisation de mise sur le marché d'un type de véhicule et énumérant les documents requis est mis gratuitement à la disposition des demandeurs. Les autorités nationales de sécurité coopèrent avec l'Agence pour diffuser ces informations.

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

2. Toutefois, ~~⇒ lorsque l'Agence délivre une autorisation de mise sur le marché d'~~ ⇐ ~~lorsqu'un État membre autorise un véhicule,~~ ⇒ elle délivre simultanément l'autorisation de mise sur le marché du ⇐ ~~il autorise également le~~ type de véhicule correspondant.

↓ nouveau

3. Lorsqu'un véhicule est conforme à un type de véhicule pour lequel une autorisation de mise sur le marché du type de véhicule correspondant a déjà été délivrée, ce véhicule obtient une autorisation de mise sur le marché, sur la base d'une déclaration de conformité avec le type considéré présentée par le demandeur, sans autre vérification.

↓ 2008/57/CE

~~3. Lorsqu'un véhicule est conforme à un type de véhicule qui a déjà été autorisé dans un État membre, ce véhicule est autorisé par cet État membre sur la base d'une déclaration de~~

~~conformité avec le type considéré présentée par le demandeur, sans autre vérification. Toutefois, en cas de modification des dispositions pertinentes des STI et des règles nationales sur la base desquelles un type de véhicule a été autorisé, les États membres décident si les autorisations par type déjà délivrées restent valables ou si elles doivent être renouvelées. Les critères que vérifie l'autorité nationale de sécurité en cas de renouvellement d'une autorisation par type se limitent aux règles ayant été modifiées. Le renouvellement d'une autorisation par type n'affecte pas les autorisations des véhicules ayant déjà été délivrées sur la base d'un type autorisé précédemment.~~

↓ nouveau

4. En cas de modification de toute disposition pertinente des STI ou des règles nationales en vertu de laquelle une autorisation de mise sur le marché d'un type de véhicule a été délivrée, les STI ou les règles nationales déterminent si l'autorisation de mise sur le marché du type de véhicule en question demeure valable ou doit être renouvelée. Si l'autorisation doit être renouvelée, les vérifications effectuées par l'Agence se limitent aux règles ayant été modifiées. Le renouvellement de l'autorisation de mise sur le marché d'un type de véhicule n'affecte pas les autorisations de mise sur le marché de véhicules ayant déjà été délivrées sur la base de la précédente autorisation de mise sur le marché du type de véhicule en question.

↓ 2008/57/CE

⇒ nouveau

~~54. Le modèle de déclaration de conformité avec le type est établie conformément à la décision 2010/713/UE adopté par la Commission au plus tard le 19 juillet 2009 sur la base d'un projet établi par l'Agence et selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3.~~

65. La déclaration de conformité avec le type est établie en conformité avec:

a) en ce qui concerne les véhicules conformes aux STI, les procédures de vérification des STI pertinentes;

~~b) en ce qui concerne les véhicules non conformes aux STI, les procédures de vérification définies au module D ou au module E de la décision 93/465/CEE. Le cas échéant, la Commission peut adopter une procédure de vérification ad hoc selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3.~~

↓ nouveau

b) en ce qui concerne les véhicules non conformes aux STI, les procédures d'évaluation de la conformité définies aux modules B+D et B+F de la décision 768/2008/CE. Le cas échéant, la Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des modules *ad hoc* d'évaluation de la conformité. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3.

↓ 2008/57/CE

~~6. Le demandeur peut solliciter une autorisation par type en même temps dans plusieurs États membres. Le cas échéant, les autorités nationales de sécurité coopèrent en vue de simplifier la procédure et de réduire autant que possible les tâches administratives.~~

↓ 2008/57/CE

⇒ nouveau

7. Les autorisations ~~par type~~ ⇒ de mise sur le marché de types de véhicules ⇐ sont enregistrées dans le registre européen des ⇒ autorisations de mise sur le marché de ⇐ types de véhicules ~~autorisés~~ visé à l'article 4434. ~~Ce registre précise le ou les États membres dans lesquels un type de véhicule est autorisé.~~

↓ 2008/57/CE

~~Article 27~~

~~Classification des règles nationales~~

~~1. Afin de faciliter la procédure d'autorisation de mise en service des véhicules visés à l'article 25, les règles nationales font l'objet d'une classification, établie conformément à l'annexe VII.~~

~~2. Sans préjudice de l'article 30, paragraphe 3, au plus tard le 19 janvier 2009, l'Agence réexamine les paramètres figurant à l'annexe VII, section 1, et adresse à la Commission les recommandations qu'elle juge appropriées.~~

~~3. L'Agence établit une recommandation de document de référence renvoyant à toutes les règles nationales appliquées par les États membres pour la mise en service de véhicules. Les autorités nationales de sécurité coopèrent avec l'Agence dans cette tâche.~~

~~4. Sur la base de la recommandation de l'Agence et suivant la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3, la Commission adopte le document de référence ainsi que toute décision de mise à jour de ce document.~~

CHAPITRE VI

↓ 2008/57/CE (adapté)

~~ORGANISMES NOTIFIÉS~~ ☒ NOTIFICATION DES ORGANISMES D'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ ☒

↓ 2008/57/CE

~~Article 28~~

~~Organismes notifiés~~

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

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

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

~~4. Si un État membre ou la Commission estime qu'un organisme notifié par un autre État membre ne satisfait pas aux critères mentionnés à l'annexe VIII, la Commission consulte les parties concernées. La Commission informe ce dernier État membre de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.~~

~~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 29 des travaux menés dans le cadre du groupe de coordination. La Commission propose, le cas échéant, les mesures nécessaires pour résoudre les problèmes. Si nécessaire, la coordination des organismes notifiés est assurée conformément à l'article 30, paragraphe 4.~~

~~6. Le premier des rapports visés à l'article 39 évalue également la mise en œuvre des critères énoncés à l'annexe VIII et, au besoin, propose des mesures appropriées.~~

↓ nouveau

Article 23

Notification

Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes autorisés à effectuer les tâches d'évaluation de la conformité réalisables par des tiers conformément à la présente directive.

Article 24

Autorités notifiantes

1. Les États membres désignent une autorité notifiante responsable de la mise en place et de l'application des procédures nécessaires à l'évaluation et à la notification des organismes d'évaluation de la conformité ainsi qu'au contrôle des organismes d'évaluation de la conformité notifiés, y compris le respect des dispositions des articles 27 à 29.

2. Les États membres peuvent décider que l'évaluation et le contrôle visés au paragraphe 1 seront effectués par un organisme national d'accréditation au sens du règlement (CE) n° 765/2008 et conformément à celui-ci.

3. Lorsque l'autorité notifiante délègue ou confie d'une autre façon l'évaluation, la notification ou le contrôle visés au paragraphe 1 à un organisme qui n'appartient pas au secteur public, cet organisme est une personne morale et se conforme aux exigences énoncées à l'article 25. Il prend des dispositions pour couvrir les responsabilités découlant de ses activités.

4. L'autorité notifiante assume la pleine responsabilité des tâches accomplies par l'organisme visé au paragraphe 3.

Article 25

Exigences relatives aux autorités notifiantes

1. Les autorités notifiantes sont établies de manière à éviter tout conflit d'intérêts avec les organismes d'évaluation de la conformité.

2. Les autorités notifiantes sont organisées et fonctionnent de telle façon que l'objectivité et l'impartialité de leurs activités sont garanties.

3. Les autorités notifiantes sont organisées de telle sorte que chaque décision concernant la notification d'un organisme d'évaluation de la conformité est prise par des personnes compétentes différentes de celles qui ont réalisé l'évaluation.

4. Les autorités notifiantes ne proposent ni n'assurent aucune des prestations réalisées par les organismes d'évaluation de la conformité, ni aucun service de conseil à des fins commerciales ou concurrentielles.

5. Les autorités notifiantes garantissent la confidentialité des informations qu'elles obtiennent.

6. Les autorités notifiantes disposent d'un effectif compétent et en nombre suffisant pour accomplir correctement leur mandat.

Article 26

Obligation des autorités notifiantes en matière d'information

Les États membres informent la Commission de leurs procédures d'évaluation et de notification des organismes d'évaluation de la conformité et de leurs procédures de contrôle des organismes notifiés et de toute modification apportée à ces procédures.

La Commission rend publiques ces informations.

Article 27

Exigences relatives aux organismes d'évaluation de la conformité

1. Aux fins de la notification, les organismes d'évaluation de la conformité satisfont aux exigences établies aux paragraphes 2 à 7 et aux articles 28 et 29. Ces exigences s'appliquent également aux organismes désignés par les États membres conformément à l'article 13, paragraphe 4.

2. Les organismes d'évaluation de la conformité sont constitués en vertu du droit national et possèdent la personnalité juridique.

3. Les organismes d'évaluation de la conformité sont capables d'exécuter toutes les tâches d'évaluation de la conformité qui leur ont été assignées par la STI concernée et pour lesquelles ils ont été notifiés, que ces tâches soient exécutées par eux-mêmes ou en leur nom et sous leur responsabilité.

En toutes circonstances et pour chaque procédure d'évaluation de la conformité et tout type ou toute catégorie de produits pour lesquels il est notifié, l'organisme d'évaluation de la conformité dispose:

a) du personnel requis ayant les connaissances techniques et l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches d'évaluation de la conformité;

b) des descriptions des procédures utilisées pour évaluer la conformité, garantissant la transparence et la capacité de reproduction de ces procédures. l'organisme dispose de politiques et de procédures appropriées faisant la distinction entre les tâches qu'il exécute en tant qu'organisme d'évaluation de la conformité notifié et les autres activités;

c) de procédures adéquates pour accomplir ses activités qui tiennent dûment compte de la taille des entreprises, du secteur dans lequel elles exercent leurs activités, de leur structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature, en masse ou en série, du processus de production.

Il se dote des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches techniques et administratives liées aux activités d'évaluation de la conformité et a accès à tous les équipements ou installations nécessaires.

4. Les organismes d'évaluation de la conformité souscrivent à une assurance de responsabilité civile sauf si cette responsabilité est assumée par l'État conformément au droit national, ou si l'État membre est lui-même directement responsable de l'évaluation de la conformité.

5. Le personnel d'un organisme d'évaluation de la conformité est lié par le secret professionnel pour toutes les informations dont il prend connaissance dans l'exercice de ses fonctions dans le cadre de la STI concernée ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet, sauf à l'égard des autorités compétentes de l'État membre où il exerce ses activités. Les droits de propriété sont protégés.

6. Les organismes d'évaluation de la conformité participent aux activités de normalisation pertinentes et aux activités du groupe de coordination des organismes d'évaluation de la conformité notifiés établi en application de la législation pertinente de l'Union, ou veillent à ce que leur personnel d'évaluation soit informé de ces activités, et appliquent comme lignes directrices les décisions et documents administratifs résultant du travail de ce groupe.

7. Les organismes d'évaluation de la conformité participent aux activités du groupe de travail *ad hoc* sur l'ERTMS établi à l'article 25 du règlement (UE) n° .../... [instituant l'Agence], ou veillent à ce que leur personnel d'évaluation soit informé de ces activités. Ils appliquent les lignes directrices résultant du travail de ce groupe. S'ils jugent qu'il est inapproprié ou impossible de les appliquer, les organismes d'évaluation de la conformité concernés soumettent leurs observations pour discussion au groupe de travail *ad hoc* sur l'ERTMS en vue de l'amélioration continue des lignes directrices.

Article 28

Impartialité des organismes d'évaluation de la conformité

1. Les organismes d'évaluation de la conformité sont des organismes tiers indépendants de l'organisation ou du fabricant du produit qu'ils évaluent.

Un organisme appartenant à une association d'entreprises ou à une fédération professionnelle qui représente des entreprises participant à la conception, à la fabrication, à la fourniture, à l'assemblage, à l'utilisation ou à l'entretien des produits qu'il évalue peut, pour autant que son indépendance et que l'absence de tout conflit d'intérêts soient démontrées, être considéré comme satisfaisant à cette condition.

2. Les organismes d'évaluation de la conformité, leurs cadres supérieurs et leur personnel d'évaluation sont impartiaux.

3. Un organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les tâches d'évaluation de la conformité ne peuvent être le concepteur, le fabricant, le fournisseur, l'installateur, l'acheteur, le propriétaire, l'utilisateur ou le responsable de l'entretien des produits qu'ils évaluent, ni le mandataire d'aucune de ces parties. Cela n'exclut pas l'utilisation de produits évalués qui sont nécessaires au fonctionnement de l'organisme d'évaluation de la conformité, ou l'utilisation de ces produits à des fins personnelles.

4. Un organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les tâches d'évaluation de la conformité ne peuvent intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication ou la construction, la commercialisation, l'installation, l'utilisation ou l'entretien de ces produits. Ils ne peuvent participer à aucune activité qui puisse entrer en conflit avec l'indépendance de leur jugement ou leur intégrité dans le cadre des activités d'évaluation de la conformité pour lesquelles ils sont notifiés. Cela s'applique en particulier aux services de conseil.

5. Les organismes d'évaluation de la conformité veillent à ce que les activités de leurs filiales et sous-traitants ne compromettent pas la confidentialité, l'objectivité et l'impartialité de leurs activités d'évaluation de la conformité.

6. Les organismes d'évaluation de la conformité et leur personnel accomplissent les activités d'évaluation de la conformité avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique et se tiennent à l'abri de toute pression et incitation, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer leur jugement ou les résultats de leurs activités d'évaluation de la conformité, notamment de la part de personnes ou groupes de personnes intéressés par ces résultats.

Article 29

Personnel des organismes d'évaluation de la conformité

1. Le personnel chargé d'exécuter les tâches d'évaluation de la conformité possède les compétences suivantes:

a) une solide formation technique et professionnelle couvrant toutes les activités d'évaluation de la conformité pour lesquelles l'organisme d'évaluation de la conformité a été notifié;

b) une connaissance satisfaisante des exigences applicables aux évaluations qu'il effectue et l'autorité suffisante pour effectuer ces évaluations;

c) une connaissance et une compréhension adéquates des exigences essentielles, des normes harmonisées applicables ainsi que des dispositions pertinentes de la législation de l'Union et de ses règlements d'exécution;

d) l'aptitude à rédiger les attestations, procès-verbaux et rapports qui constituent la matérialisation des évaluations effectuées.

2. La rémunération des cadres supérieurs et du personnel d'évaluation des organismes d'évaluation ne dépend pas du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations.

Article 30

Présomption de conformité des organismes d'évaluation de la conformité

Les organismes d'évaluation de la conformité qui démontrent leur conformité avec les critères établis dans les normes harmonisées concernées ou dans des parties de normes harmonisées dont les références ont été publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont présumés conformes aux exigences établies aux articles 27 à 29, dans la mesure où les normes harmonisées applicables couvrent ces exigences.

Article 31

Filiales et sous-traitants des organismes d'évaluation de la conformité notifiés

1. Lorsqu'un organisme d'évaluation de la conformité notifié sous-traite certaines tâches spécifiques dans le cadre de l'évaluation de la conformité ou a recours à une filiale, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond aux exigences définies aux articles 27 à 29 et il en informe l'autorité notifiante.

2. Les organismes notifiés assument l'entière responsabilité des tâches accomplies par les sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.

3. Les activités d'organismes notifiés ne peuvent être sous-traitées ou réalisées par une filiale qu'avec l'accord du client.

4. Les organismes notifiés tiennent à la disposition de l'autorité notifiante les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail exécuté par ces derniers en application de la STI concernée.

Article 32

Organismes internes accrédités

1. L'entreprise à l'origine de la demande peut faire appel à un organisme interne accrédité pour effectuer des activités d'évaluation de la conformité, aux fins de l'application des procédures prévues aux modules A1, A2, C1 ou C2 définis à l'annexe II de la décision 768/2008/CE et aux modules CA1 et CA2 définis à l'annexe I de la décision 2010/713/CE. Cet organisme constitue une entité séparée et distincte de l'entreprise à l'origine de la demande et ne participe pas à la conception, à la production, à la fourniture, à l'installation, à l'utilisation ou à l'entretien des produits qu'il évalue.

2. Les organismes internes accrédités répondent aux exigences suivantes:

a) ils sont accrédités conformément au règlement (CE) n° 765/2008;

b) ils constituent, avec leur personnel, une unité à l'organisation identifiable et disposent, au sein de l'entreprise dont ils font partie, de méthodes d'établissement des rapports qui garantissent leur impartialité, ce dont ils apportent la preuve à l'organisme national d'accréditation compétent;

c) l'organisme et son personnel ne peuvent être chargés de la conception, de la fabrication, de la fourniture, de l'installation, du fonctionnement ou de l'entretien des produits qu'ils

évaluent, ni participer à aucune activité susceptible de nuire à l'indépendance de leur jugement ou à leur intégrité dans le cadre de leurs activités d'évaluation;

d) l'organisme fournit ses services exclusivement à l'entreprise dont il fait partie.

3. Les organismes internes accrédités ne sont pas notifiés aux États membres ou à la Commission, mais des informations sur leur accréditation sont fournies par l'entreprise dont ils font partie ou par l'organisme national d'accréditation à l'autorité notifiante, à la demande de celle-ci.

Article 33

Demande de notification

1. Tout organisme d'évaluation de la conformité soumet une demande de notification à l'autorité notifiante de l'État membre dans lequel il est établi.

2. Cette demande est accompagnée d'une description des activités d'évaluation de la conformité, du ou des modules d'évaluation de la conformité et du ou des produits pour lesquels cet organisme se déclare compétent, ainsi que d'un certificat d'accréditation, lorsqu'il existe, délivré par un organisme national d'accréditation qui atteste que l'organisme d'évaluation de la conformité remplit les exigences définies aux articles 27 à 29.

3. Lorsque l'organisme d'évaluation de la conformité concerné ne peut produire un certificat d'accréditation, il présente à l'autorité notifiante toutes les preuves documentaires nécessaires à la vérification, à la reconnaissance et au contrôle régulier de sa conformité avec les exigences définies aux articles 27 à 29.

Article 34

Procédure de notification

1. Les autorités notifiantes ne peuvent notifier que les organismes d'évaluation de la conformité qui satisfont aux exigences définies aux articles 27 à 29.

2. Elles utilisent, pour la notification à la Commission et aux autres États membres, l'outil de notification électronique mis au point et géré par la Commission.

3. La notification comprend des informations complètes sur les activités d'évaluation de la conformité, le ou les modules d'évaluation de la conformité et le ou les produits concernés, ainsi que l'attestation de compétence correspondante.

4. Lorsqu'une notification n'est pas fondée sur le certificat d'accréditation visé à l'article 33, paragraphe 2, l'autorité notifiante fournit à la Commission et aux autres États membres les preuves documentaires attestant de la compétence de l'organisme d'évaluation de la conformité et les dispositions prises pour veiller à ce que cet organisme soit contrôlé régulièrement et qu'il continue à satisfaire aux exigences définies aux articles 27 à 29.

5. L'organisme concerné ne peut exercer les activités propres à un organisme d'évaluation de la conformité notifié que si aucune objection n'est émise par la Commission ou les autres États membres dans les deux semaines qui suivent la notification lorsqu'un certificat d'accréditation est utilisé, ou dans les deux mois qui suivent la notification en l'absence de recours à une accréditation.

6. La Commission et les autres États membres sont informés de toute modification ultérieure pertinente de la notification.

Article 35

Numéros d'identification et listes des organismes d'évaluation de la conformité notifiés

1. La Commission attribue un numéro d'identification à chaque organisme d'évaluation de la conformité notifié.

Un numéro d'identification unique est attribué à chaque organisme d'évaluation de la conformité notifié, même si celui-ci est notifié au titre de plusieurs actes de l'Union.

2. La Commission rend publique la liste des organismes notifiés au titre de la présente directive, avec les numéros d'identification qui leur ont été attribués et les activités pour lesquelles ils ont été notifiés.

La Commission veille à ce que cette liste soit tenue à jour.

Article 36

Modifications des notifications

1. Lorsqu'une autorité notifiante a établi ou a été informée qu'un organisme d'évaluation de la conformité notifié ne répond plus aux exigences définies aux articles 27 à 29, ou qu'il ne s'acquitte pas de ses obligations, elle soumet la notification à des restrictions, la suspend ou la retire, selon le cas, en fonction de la gravité du manquement au regard des exigences requises ou des obligations à satisfaire. Elle en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

2. En cas de restriction, de suspension ou de retrait d'une notification, ou lorsque l'organisme d'évaluation de la conformité notifié a cessé ses activités, l'État membre notifiant prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que les dossiers dudit organisme soient traités par un autre organisme d'évaluation de la conformité notifié, ou tenus à la disposition des autorités notifiantes et des autorités de surveillance du marché compétentes qui en font la demande.

Article 37

Contestation de la compétence des organismes notifiés

1. La Commission enquête sur tous les cas dans lesquels elle conçoit des doutes ou est avertie de doutes quant à la compétence d'un organisme d'évaluation de la conformité notifié ou quant au fait qu'il continue à remplir les exigences qui lui sont applicables et à s'acquitter des responsabilités qui lui incombent.

2. L'État membre notifiant communique à la Commission, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la notification ou au maintien de la compétence de l'organisme concerné.

3. La Commission veille à ce que toutes les informations sensibles obtenues au cours de ses enquêtes soient traitées de manière confidentielle.

4. Lorsque la Commission établit qu'un organisme d'évaluation de la conformité notifié ne répond pas ou ne répond plus aux exigences relatives à sa notification, elle en informe l'État membre auteur de la notification et invite ce dernier à prendre les mesures correctives qui s'imposent, y compris le retrait de la notification, si nécessaire.

Article 38

Obligations opérationnelles des organismes notifiés

1. Les organismes notifiés effectuent des évaluations de la conformité selon les procédures d'évaluation de la conformité prévues dans les STI concernées.

2. Les évaluations de la conformité sont effectuées de manière proportionnée, en évitant d'imposer des charges inutiles aux opérateurs économiques. Les organismes d'évaluation de la conformité accomplissent leurs tâches en tenant dûment compte de la taille des entreprises, du secteur dans lequel elles exercent leurs activités, de leur structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature, en masse ou en série, du processus de production.

Ce faisant, ils agissent néanmoins dans le but d'évaluer la conformité du produit avec les dispositions de la présente directive.

3. Lorsqu'un organisme d'évaluation de la conformité notifié constate que les exigences définies dans la STI concernée ou dans les normes harmonisées ou les spécifications techniques correspondantes n'ont pas été remplies par un fabricant, il invite celui-ci à prendre les mesures correctives appropriées et ne délivre pas de certificat de conformité.

4. Lorsque, au cours du contrôle de la conformité faisant suite à la délivrance d'un certificat, un organisme d'évaluation de la conformité notifié constate qu'un produit n'est plus conforme à la STI concernée ou aux normes harmonisées ou spécifications techniques correspondantes, il invite le fabricant à prendre les mesures correctives appropriées et suspend ou retire le certificat si nécessaire.

5. Lorsque les mesures correctives ne sont pas adoptées ou n'ont pas l'effet requis, l'organisme d'évaluation de la conformité notifié soumet à des restrictions, suspend ou retire le certificat, selon le cas.

Article 39

Obligation des organismes notifiés en matière d'information

1. Les organismes notifiés communiquent à l'autorité notifiante les éléments suivants:

a) tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat;

b) toute circonstance ayant une incidence sur la portée et les conditions de la notification;

c) toute demande d'information concernant les activités d'évaluation de la conformité provenant des autorités de surveillance du marché;

d) sur demande, les activités d'évaluation de la conformité réalisées dans le cadre de leur notification et toute autre activité réalisée, y compris les activités et sous-traitances transfrontières.

2. Les organismes notifiés fournissent aux autres organismes notifiés au titre de la présente directive qui effectuent des activités similaires d'évaluation de la conformité couvrant les mêmes produits des informations pertinentes sur les points d'intérêt relatifs à tout résultat négatif des évaluations de la conformité et, sur demande, aux résultats positifs.

3. Les organismes notifiés fournissent à l'Agence les certificats de vérification «CE» des sous-systèmes, les certificats «CE» de conformité des constituants d'interopérabilité et les certificats «CE» d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité.

Article 40

Échange d'expérience

La Commission veille à l'organisation du partage d'expérience entre les autorités nationales des États membres responsables de la politique de notification.

Article 41

Coordination des organismes notifiés

La Commission veille à ce qu'une coordination et une coopération appropriées entre les organismes notifiés en vertu de la présente directive soient établies et mises en pratique de manière adéquate sous la forme d'un groupe sectoriel des organismes notifiés. L'Agence contribue aux activités des organismes notifiés conformément à l'article 20 du règlement (UE) n° .../... [instituant l'Agence].

Les États membres veillent à ce que les organismes qu'ils ont notifiés participent aux travaux du groupe sectoriel, directement ou par l'intermédiaire de mandataires.

↓ 2008/57/CE

~~CHAPITRE VII~~

~~COMITÉ ET PROGRAMME DE TRAVAIL~~

Article 31

~~Programme de travail~~

~~1. La Commission élabore un programme de travail qui tient compte de l'extension du champ d'application prévu à l'article 8, de la modification des STI prévue à l'article 6, paragraphe 1, et des autres obligations qui lui sont imposées par la présente directive. La Commission tient le comité pleinement informé de l'élaboration et de la mise à jour du programme et l'y associe.~~

~~2. Le programme de travail comporte les étapes suivantes:~~

~~a) mise au point, à partir d'un projet établi par l'Agence, d'un modèle du système ferroviaire communautaire, fondé sur la liste des sous-systèmes (annexe II), permettant de garantir la cohérence entre les STI; ce modèle doit comporter notamment les différents constituants du système ainsi que leurs interfaces et servir de cadre de référence pour la délimitation des domaines d'application de chaque STI;~~

~~b) création d'une structure modèle pour la mise au point des STI;~~

~~c) élaboration 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, identification des paramètres fondamentaux correspondants;~~

~~f) approbation des projets de programmes de normalisation;~~

~~g) gestion de la période de transition entre la date d'entrée en vigueur de la directive 2004/50/CE et la publication des STI, y compris l'adoption du référentiel visé à l'article 36.~~

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

CHAPITRE VIII

REGISTRES DU RÉSEAU ET DES VÉHICULES

Article ~~4232~~

Systeme d'immatriculation des véhicules

1. Tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire ~~communautaire~~ ☒ de l'Union ☒ porte un numéro européen de véhicule (NEV), qui lui est attribué ⇒ avant la première mise en service du véhicule par l'autorité nationale de sécurité compétente pour le territoire concerné ⇐ ~~lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.~~

↓ 2008/57/CE

~~2. Le demandeur de la première autorisation a la responsabilité d'apposer sur le véhicule concerné le NEV qui lui est attribué.~~

↓ nouveau

L'entreprise ferroviaire exploitant le véhicule appose sur celui-ci le NEV qui lui a été attribué.

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

3. Le NEV est précisé ⇒ dans la décision 2007/756/CE ⇐ ~~sur la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.~~

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

4. Un NEV unique est attribué à chaque véhicule, sauf indication contraire ⇒ dans la décision 2007/756/CE ⇐ ~~sur la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.~~

↓ 2008/57/CE (adapté)

5. Nonobstant le paragraphe 1, en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de ~~la Communauté~~ ☒ l'Union ☒, les États membres peuvent accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent.

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

Article ~~4333~~

Registres nationaux des véhicules

1. Chaque État membre tient un registre des véhicules ~~autorisés~~ ⇒ mis en service ⇐ sur son territoire. Ce registre répond aux critères suivants:

- a) il respecte les spécifications communes visées au paragraphe 2;
- b) il est tenu à jour par un organisme indépendant de toute entreprise ferroviaire;

↓ 2008/57/CE (adapté)

c) il est accessible aux autorités nationales de sécurité et aux organismes d'enquête visés, respectivement, aux ~~désignés en vertu des~~ articles 16 et 21 de la directive [.../... relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union] ~~2004/49/CE~~; il est également accessible, pour toute demande légitime, aux organismes de contrôle visés aux articles 55 et 56 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen²⁷ ~~de l'article 30 de la directive 2001/14/CE~~, à l'Agence, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

↓ 2008/57/CE

~~2. Les spécifications communes applicables au registre sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 29, paragraphe 3, sur la base du projet de spécifications mis au point par l'Agence. Ce projet de spécifications comporte le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique, le mode opératoire, y compris les modalités pour l'échange de données, les règles relatives à l'introduction et à la consultation de données.~~

⇓ nouveau

2. La Commission adopte par voie d'actes d'exécution des spécifications communes couvrant le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique, le mode d'exploitation, y compris les modalités d'échange de données, et les règles de saisie et de consultation des données des registres nationaux des véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3.

↓ 2008/57/CE

~~Pour chaque véhicule, le registre contient au moins les informations suivantes:~~

~~a) le NEV;~~

~~b) les références de la déclaration «CE» de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;~~

²⁷ JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

~~e) les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 34;~~

~~d) l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur;~~

~~e) les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;~~

~~f) l'entité en charge de l'entretien.~~

↓ 2008/57/CE (adapté)

⇒ nouveau

3. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre national des véhicules, la destruction d'un véhicule ou sa décision de ne plus immatriculer un véhicule, à l'autorité nationale de sécurité de tout État membre dans lequel ~~le ce~~ véhicule a été mis en service autorisé.

↓ 2008/57/CE

⇒ nouveau

4. Tant que les registres nationaux de véhicules des États membres ne sont pas reliés, chaque État membre met à jour son registre en ~~ne~~ intégrant les modifications apportées par un autre État membre dans son propre registre, pour les données qui le concernent.

5. En cas de véhicules mis en service pour la première fois dans un pays tiers et , ultérieurement, dans un État membre dont la mise en service a été autorisée par un État membre sur son territoire, ~~ce État membre~~ ce dernier veille à ce que les données du véhicule visées au paragraphe 2, points d), e) et f), puissent être retrouvées via le registre national des véhicules ou au moyen des dispositions d'un accord international . ~~Les données visées au paragraphe 2, point f), peuvent être remplacées par les données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien.~~

Article ~~44~~34

↓ 2008/57/CE (adapté)

⇒ nouveau

Registre européen des ~~types de véhicules autorisés~~ autorisations de mise sur le marché de types de véhicules

↓ 2008/57/CE

⇒ nouveau

1. L'Agence établit et tient un registre des autorisations de mise sur le marché de types de véhicules délivrées conformément à l'article 22 ~~types de véhicules autorisés par les États membres à être mis en service sur le réseau ferroviaire de la Communauté~~. Ce registre répond aux critères suivants:

- a) il est public et accessible par voie électronique;
- b) il respecte les spécifications communes visées au paragraphe ~~34~~;
- c) il est relié à tous les registres nationaux de véhicules.

↓ nouveau

2. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des spécifications communes relatives au contenu, au format des données, à l'architecture fonctionnelle et technique, au mode d'exploitation et aux règles de saisie et de consultation des données du registre des autorisations de mise sur le marché de types de véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3.

↓ 2008/57/CE

~~2. Ce registre mentionne les informations suivantes pour chaque type de véhicule:~~

~~a) les caractéristiques techniques du type de véhicule, telles qu'elles sont définies dans les STI pertinentes;~~

~~b) le nom du constructeur;~~

~~c) les dates, les références et les États membres de délivrance des autorisations successives pour ce type de véhicule, y compris les restrictions ou les retraits dont ils ont fait l'objet.~~

~~3. Lorsqu'une autorisation par type est octroyée, modifiée, suspendue ou retirée dans un État membre, l'autorité nationale de sécurité de cet État membre en informe l'Agence, afin que celle-ci puisse mettre à jour le registre.~~

~~4. Les spécifications communes applicables au registre sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 29, paragraphe 3, sur la base du projet de spécifications mis au point par l'Agence. Ce projet de spécifications comporte le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique, le mode opératoire et les règles relatives à l'introduction et à la consultation des données.~~

Article 45~~35~~

Registre de l'infrastructure

↓ nouveau

1. Chaque État membre publie un registre de l'infrastructure contenant les valeurs des paramètres de réseau de chaque sous-système ou partie de sous-système concernés.
2. Les valeurs des paramètres consignées au registre de l'infrastructure sont utilisées en combinaison avec les valeurs indiquées dans l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau.
3. Le registre de l'infrastructure peut prévoir des conditions d'utilisation pour les installations fixes et contenir d'autres restrictions.
4. Chaque État membre met à jour le registre de l'infrastructure conformément à la décision 2011/633/UE de la Commission.
5. D'autres registres, tels que le registre de l'accessibilité, peuvent également être associés au registre de l'infrastructure.
6. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des spécifications communes relatives au contenu, au format des données, à l'architecture fonctionnelle et

technique, au mode d'exploitation et aux règles d'introduction et de consultation des données du registre de l'infrastructure. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3.

↓ 2008/57/CE

~~1. Chaque État membre veille à ce qu'un registre de l'infrastructure soit publié et mis à jour conformément au cycle de mise à jour visé au paragraphe 2. Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales (par exemple les paramètres fondamentaux) et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des STI applicables. Dans ce but, chaque STI indique avec précision quelles informations doivent figurer au registre de l'infrastructure.~~

~~2. L'Agence élabore un projet de spécifications concernant le registre, relatives à sa présentation, à son format, à son cycle de mise à jour et à son mode d'utilisation, en tenant compte d'une période de transition appropriée pour les infrastructures mises en service avant l'entrée en vigueur de la présente directive. La Commission adopte les spécifications selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3.~~

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 36

Projets de référentiels

~~1. L'Agence met au point, conformément aux articles 3 et 12 du règlement (CE) no 881/2004, sur la base des informations notifiées par les États membres en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la présente directive, 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 réseaux et des véhicules auxquels le champ d'application de la présente directive sera étendu conformément à l'article 1er de la présente directive. Si nécessaire, la Commission adopte le référentiel selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3, de la présente directive.~~

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

CHAPITRE ~~VIII~~

DISPOSITIONS ~~DE~~ TRANSITOIRES ET ~~DE~~ FINALES

Article 46

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 2, et à l'article 5, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 2, et à l'article 5, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. Une décision de révocation met un terme à la délégation du pouvoir qui y est spécifié. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 2, et de l'article 5, paragraphe 3, n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 47

Procédure d'urgence

1. Les actes délégués adoptés en vertu du présent article entrent en vigueur sans délai et s'appliquent tant qu'aucune objection n'est exprimée conformément au paragraphe 2. La notification d'un acte délégué au Parlement européen et au Conseil expose les motifs pour lesquels il est fait usage de la procédure d'urgence.
2. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué conformément à la procédure visée à l'article 46, paragraphe 5. En pareil cas, la Commission abroge l'acte concerné immédiatement après que le Parlement européen ou le Conseil lui a notifié sa décision de formuler des objections.

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

~~Article 48~~²⁹

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE (~~ci après le «comité»~~). ⇒ Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011. ⇐

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, ~~l'es articles~~ ⇒ 4 du règlement (UE) n° 182/2011 ⇐ ~~3 et 7 de la décision 1999/468/CE~~ s'appliquent, ~~dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.~~

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, ~~l'es articles~~ ⇒ 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique ⇐ ~~5 et 7 de la décision 1999/468/CE~~ s'appliquent, ~~dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.~~

↓ nouveau

4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

↓ 2008/57/CE

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

4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

5. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1, 2, 4 et 6, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

~~Article 30~~

Tâches complémentaires

1. La Commission peut soumettre au comité toute question relative à la mise en œuvre de la présente directive.

2. Le comité peut discuter de toute question relative à l'interopérabilité du système ferroviaire, y compris des questions liées à l'interopérabilité entre le système ferroviaire de la Communauté et celui de pays tiers.

3. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive concernant l'adaptation des annexes II à IX sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 29, paragraphe 4.

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

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

~~Article 49~~³⁷

Motivation

Toutes les décisions prises en application de la présente directive et concernant l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de constituants d'interopérabilité, la vérification de sous-systèmes constituant le système ferroviaire ainsi que les décisions prises en application des articles ~~67~~, ~~12~~, ~~114~~ et ~~164~~ sont motivées de façon précise. Elles sont notifiées à l'intéressé dans les meilleurs délais, avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

~~Article 50~~³⁹

Rapports et information

1. Tous les trois ans, et pour la première fois ⇒ trois ans après la publication de la présente directive ⇐ ~~le 19 juillet 2011~~, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire. Ce rapport comporte également une analyse des cas prévus à l'article ~~79~~ ⇒ et de l'application du chapitre V ⇐ .

~~2. La Commission publie, au plus tard le 19 juillet 2013, un rapport incluant une analyse de l'application du chapitre V et des progrès enregistrés dans l'acceptation croisée des véhicules dans la Communauté en termes de longueur et de coût des procédures pour les demandeurs. Le cas échéant, le rapport évalue également les retombées des diverses options pour la simplification des procédures d'autorisation des véhicules. Dans ce cas, plusieurs options concernant la coopération entre les autorités nationales de sécurité et l'Agence sont analysées.~~

↓ 2008/57/CE (adapté)

~~32.~~ L'Agence élabore et met à jour régulièrement un outil capable de fournir, sur demande d'un État membre ou de la Commission, ☒ une vue globale ☒ ~~un tableau de bord~~ du niveau d'interopérabilité du système ferroviaire. Cet outil utilise les informations comprises dans les registres prévus au chapitre VII ~~aux articles 33, 34 et 35~~.

↓ nouveau

~~Article 51~~

Régime transitoire pour la mise en service des véhicules

1. Les États membres peuvent continuer à appliquer les dispositions du chapitre V de la directive 2008/57/CE jusqu'au [deux ans après la date d'entrée en vigueur].

2. Les autorisations de mise en service de véhicules qui ont été accordées conformément au paragraphe 1, y compris les autorisations délivrées en vertu d'accords internationaux, en particulier le RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) et le RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

3. Les véhicules ayant reçu une autorisation de mise en service en application des paragraphes 1 et 2 doivent obtenir une autorisation de mise sur le marché de véhicule pour pouvoir être exploités sur un ou plusieurs réseaux non couverts par leur autorisation. La mise en service sur ces réseaux supplémentaires est soumise aux dispositions de l'article 21.

Article 52

Autres dispositions transitoires

Les annexes IV, V, VI, VII et IX de la directive 2008/57/CE s'appliquent jusqu'à la date d'entrée en application des actes d'exécution correspondants visés à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 14, paragraphe 8, à l'article 15, paragraphe 7 et à l'article 7, paragraphe 3, de la présente directive.

Article 53

Recommandations et avis de l'Agence

L'Agence formule des recommandations et des avis conformément à l'article 15 du règlement .../... [règlement instituant l'Agence] aux fins de l'application de la présente directive. Ces recommandations et avis serviront de base à toute mesure de l'Union adoptée en application de la présente directive.

↓ 2008/57/CE (adapté)
⇒ nouveau

Article ~~54~~³⁸

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1^{er}, à l'article 2, à l'article 4, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphes 2, 5, 6 et 8, à l'article 6, paragraphes 1, 2, 3, 9 et 10, aux articles 7, 8 et 9, à l'article 11, paragraphes 4 et 5, à l'article 12, à l'article 13, paragraphe 5, aux articles 15, 16 et 17, à l'article 18, paragraphes 1, 2, 4 et 5, à l'article 19, paragraphe 3, aux articles 20 à 27, à l'article 28, paragraphes 4 et 6, aux articles 32 à 35, à l'article 1^{er}, à l'article 2, à l'article 7, paragraphes 1 à 4, à l'article 11, paragraphe 1, à l'article 13, à l'article 14, paragraphes 1 à 7, à l'article 15, paragraphes 1 à 6, aux articles 17 à 21, à l'article 22, paragraphes 3 à 7, aux articles 23 à 36, à l'article 37, paragraphe 2, à l'article 38, à l'article 39, aux articles 41 à 43, à l'article 45, paragraphes 1 à 5, à l'article 51 et aux annexes I à III au plus tard le [deux ans après la date d'entrée en vigueur] ~~au plus tard le 19 juillet 2010~~. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces mesures ⇒ ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces mesures et la présente directive. Les tableaux de correspondance sont nécessaires pour permettre à tous les acteurs concernés de déterminer clairement les dispositions applicables à l'échelon national pour la mise en œuvre de la présente directive. ⇐

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. ☒ Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, aux directives abrogées par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. ☒ Les modalités de cette référence ☒ et la formulation de cette mention ☒ sont arrêtées par les États membres.

↓ 2008/57/CE

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

↓ 2008/57/CE (adapté)

23. Les obligations de transposition et de mise en œuvre ☒ de l'article 13, de l'article 14, paragraphes 1 à 7, de l'article 15, paragraphes 1 à 6, des articles 17 à 21, de l'article 42, de l'article 43, de l'article 45, paragraphes 1 à 5 et de l'article 51 ☒ ~~des chapitres IV, V, VII et VIII~~ de la présente directive ne s'appliquent ni pas à la République de Chypre ni et à la République de Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

↓ 2008/57/CE (adapté)

Cependant, dès qu'une entité publique ou privée présente une demande officielle pour construire une ligne de chemin de fer en vue de son exploitation par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, les États membres concernés adoptent la législation permettant de mettre en œuvre les ☒ articles ☒ ~~chapitres~~ visés au premier alinéa dans un délai d'un an à compter de la réception de la demande.

Article ~~5540~~

Abrogation

↓ 2008/57/CE (adapté)

⇒ nouveau

~~Les directives ~~96/48/CE et 2001/16/CE~~ 2008/57/CE ☒ telle que modifiée par les directives énumérées à l'annexe ~~IVIX~~, partie A, est ☒ ~~sont~~ abrogées avec effet à compter du~~ ⇒ [deux ans après la date d'entrée en vigueur] ⇐ ~~, de 19 juillet 2010~~ sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national et d'application desdites directives ☒ établis à l'annexe ~~IVIX~~, partie B ☒.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe ~~VXI~~.

~~L'article 14 de la directive 2004/49/CE est abrogé avec effet au 19 juillet 2008.~~

Article ~~5641~~

Entrée en vigueur

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

↓ nouveau

Les articles 3 à 10, l'article 11, paragraphes 2, 3 et 4, l'article 12 et l'article 16 s'appliquent à compter du [deux ans après la date d'entrée en vigueur].

↓ 2008/57/CE

Article ~~5742~~

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen
Le président*

*Par le Conseil
Le président*

ANNEXEE I

⇒ Éléments du système ferroviaire de l'Union ⇐ ~~CHAMP D'APPLICATION~~

~~1. SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPEËN CONVENTIONNEL~~

~~1.1. Réseau~~

~~Le réseau du système ferroviaire transeuropéen conventionnel sera celui des lignes conventionnelles du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision n° 1692/96/CE.~~

Aux fins de la présente directive, le réseau de l'Union comporte les éléments suivants
~~ce réseau peut être subdivisé selon les catégories suivantes:~~

- lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h,
- lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h,
- lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, qui ont un ~~à~~ caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, auxquelles la vitesse doit chaque fois être adaptée. Cette catégorie comporte les lignes d'interconnexion entre les réseaux à grande vitesse et conventionnel, les traversées de gares, les accès aux terminaux, aux dépôts, etc., qui sont parcourues à vitesse conventionnelle par du matériel roulant «grande vitesse»,
- lignes conventionnelles prévues pour le trafic des voyageurs~~passagers~~,
- lignes conventionnelles prévues pour le trafic mixte (voyageurs~~passagers~~ et marchandises),
- lignes conventionnelles prévues pour ~~spécialement conçues ou aménagées pour~~ le trafic des marchandises,

- nœuds «voyageurs»~~«passagers»~~,
- nœuds «marchandises», y compris les terminaux intermodaux,
- voies de raccordement entre les éléments ci-dessus.

Ce réseau comporte les systèmes de gestion du trafic, de localisation et de navigation, les installations techniques de traitement des données et de télécommunication prévues pour le transport de voyageurs~~passagers~~ 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.

4.2. Véhicules

↓ 2008/57/CE
⇒ nouveau

⇒ Aux fins de la présente directive, les véhicules de l'Union comprennent ~~Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel comprend~~ tous les véhicules aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ~~ferroviaire transeuropéen conventionnel~~ de l'Union, y compris:

↓ nouveau

- les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, y compris les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques, les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques, les voitures,
- les wagons de marchandises, y compris les véhicules conçus pour le transport de camions,
- les véhicules spéciaux, tels que les engins de voie.

Chacune des catégories ci-dessus est subdivisée en:

- véhicules à usage international,
- véhicules à usage national.

Les STI spécifient les exigences devant garantir l'exploitation en toute sécurité de ces véhicules sur différentes catégories de lignes.

↓ 2008/57/CE

~~les véhicules à grande vitesse conçus pour circuler à une vitesse d'au moins 250 km/h sur les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, tout en permettant, dans des circonstances appropriées, d'atteindre des vitesses dépassant 300 km/h,~~

- ~~les véhicules à grande vitesse conçus pour circuler à des vitesses de l'ordre de 200 km/h sur des lignes spécialement construites ou aménagées pour la grande vitesse, lorsque cela est compatible avec les niveaux de performance de ces lignes~~

~~les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques,~~

~~les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques,~~

~~les voitures de passagers,~~

~~les wagons de marchandises, y compris les véhicules conçus pour le transport de camions.~~

~~Le matériel de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires mobiles peut être inclus.~~

~~Chacune des catégories ci-dessus est subdivisée en:~~

~~véhicules à usage international,~~

~~véhicules à usage national.~~

~~Les STI spécifient les exigences garantissant l'exploitation en toute sécurité, sur les lignes à grande vitesse, des véhicules conçus pour circuler à une vitesse maximale inférieure à 200 km/h et aptes à circuler sur les lignes à grande vitesse.~~

~~2. SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPEËN À GRANDE VITESSE~~

~~2.1. Réseau~~

~~Le réseau du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse est celui des lignes à grande vitesse du réseau transeuropéen de transport identifiées dans la décision n° 1692/96/CE.~~

~~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. Cette catégorie comporte aussi les lignes d'interconnexion entre les réseaux à grande vitesse et conventionnel, les traversées de gares, les accès aux terminaux, aux dépôts, etc., qui sont parcourues à vitesse conventionnelle par du matériel roulant «grande vitesse».~~

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

~~2.2. Véhicules~~

~~Le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse comprend les véhicules 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 2.1, lorsque cela est compatible avec les niveaux de performance de ces lignes, à une vitesse de l'ordre de 200 km/h.~~

~~En outre, les véhicules conçus pour circuler à une vitesse maximale inférieure à 200 km/h qui sont susceptibles de circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, lorsque cela est compatible avec les niveaux de performance de ce réseau, remplissent les conditions qui garantissent une exploitation sûre sur ce réseau. À cette fin, les STI pour les véhicules conventionnels précisent également les exigences nécessaires à une exploitation sûre des véhicules conventionnels sur les réseaux à grande vitesse.~~

~~3. COHÉRENCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE~~

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

~~4. EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION~~

~~4.1. Sous-catégories du réseau et de véhicules~~

~~Le champ d'application des STI est étendu progressivement à tout le système ferroviaire, comme indiqué à l'article 1er, paragraphe 4. 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 réseau et de véhicules visées 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.~~

~~4.2. 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,~~
- ~~les avantages pour l'interopérabilité d'une extension du champ d'application à certaines sous-catégories de réseaux et de véhicules,~~
- ~~la réduction des coûts du capital grâce aux économies d'échelle et à la meilleure utilisation des véhicules,~~
- ~~la réduction des dépenses d'investissement et des coûts d'entretien/frais d'exploitation grâce à la concurrence accrue entre les fabricants 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.~~

ANNEXE II

SOUS-SYSTÈMES

1. Liste des sous-systèmes

Aux fins de la présente directive, le système constituant le système ferroviaire peut être subdivisé selon les sous-systèmes suivants, correspondant:

a) soit à des domaines de nature structurelle:

- infrastructure,
- énergie,
- contrôle-commande et signalisation au sol,
- contrôle-commande et signalisation à bord,
- matériel roulant;

b) soit à des domaines de nature fonctionnelle:

- exploitation et gestion du trafic,
- entretien,
- applications télématiques aux services des voyageurs~~passagers~~ et au service du fret.

2. Description des sous-systèmes

Pour chaque sous-système ou partie de sous-système, la liste des constituants et des aspects liés à l'interopérabilité est proposée par l'Agence lors de l'élaboration du projet de STI correspondant. Sans préjuger la détermination de ces aspects et constituants d'interopérabilité, ni l'ordre dans lequel les sous-systèmes seront soumis à des STI, les sous-systèmes comprennent les éléments suivants:

2.1. Infrastructure

La voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), ☒ les éléments de gares liés au transport ferroviaire (notamment entrées, quais, zones d'accès, espaces de services, toilettes et systèmes d'information, ainsi que leurs caractéristiques en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées) ☒ ~~les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, etc.)~~, les équipements de sécurité et de protection.

2.2. Énergie

Le système d'électrification, y compris le matériel aérien et l'équipement au sol du système de mesure de la consommation d'électricité.

2.3. Contrôle-commande et signalisation au sol

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

2.4. Contrôle-commande et signalisation à bord

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

2.5. Exploitation et gestion du trafic

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

Les qualifications professionnelles exigibles pour la réalisation de tout type de service ferroviaire services transfrontaliers.

2.6. Applications télématiques

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

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

2.7. Matériel roulant

La structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du train, les dispositifs de captage du courant électrique, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, l'équipement embarqué de mesure de la consommation d'électricité, les équipements de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux, etc.) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, ~~voyageurs passagers, en incluant~~ y compris les éléments facilitant l'accessibilité pour les besoins des personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées , les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord.

2.8. Entretien

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

ANNEXE III
EXIGENCES ESSENTIELLES

1. EXIGENCES DE PORTÉE GÉNÉRALE

1.1. Sécurité

1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, l'entretien et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des trains doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.

1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée. Les paramètres des équipements de frein doivent permettre l'arrêt sur une distance de freinage donnée à la vitesse maximale autorisée.

1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.

1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.

1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre l'exploitation sûre des dispositifs ou la santé et la sécurité des usagers en cas d'utilisation prévisible mais non conforme aux instructions affichées.

1.2. Fiabilité, disponibilité

La surveillance et l'entretien des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisés, menés et quantifiés de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. Santé

1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les trains et les infrastructures ferroviaires.

1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. Protection de l'environnement

1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception du système selon les dispositions communautaires de l'Union en vigueur.

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

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

1.4.4. L'exploitation du système ferroviaire doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

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

1.5. Compatibilité technique

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

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

2. EXIGENCES PARTICULIÈRES À CHAQUE SOUS-SYSTÈME

2.1. Infrastructure

2.1.1. Sécurité

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

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

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

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

2.2. Énergie

2.2.1. Sécurité

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

2.2.2. Protection de l'environnement

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

2.2.3. Compatibilité technique

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

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

2.3. Contrôle-commande et signalisation

2.3.1. Sécurité

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

2.3.2. Compatibilité technique

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

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

2.4. Matériel roulant

2.4.1. Sécurité

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

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

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

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

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

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

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

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

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

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

2.4.2. Fiabilité, disponibilité

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

2.4.3. Compatibilité technique

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

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

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue, compte tenu des conditions climatiques qui prévalent.

2.4.4. Contrôle

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

2.5. Entretien

2.5.1. Santé et sécurité

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

2.5.2. Protection de l'environnement

Les installations techniques et les procédures utilisées dans les centres d'entretien ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. Compatibilité technique

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

2.6. Exploitation et gestion du trafic

2.6.1. Sécurité

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

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

2.6.2. Fiabilité, disponibilité

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

2.6.3. Compatibilité technique

L'~~alignement~~ ~~a mise en cohérence~~ des règles d'exploitation des réseaux ~~et des~~ ~~ainsi que la~~ qualifications des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système ferroviaire, ~~en tenant~~ compte tenu des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs.

2.7. Applications télématiques au service des passagers et du fret

2.7.1. Compatibilité technique

Les exigences essentielles dans le domaine des applications télématiques garantissent une qualité de service minimale aux passagers et aux clients du secteur marchandises, plus particulièrement en termes de compatibilité technique.

Pour ces applications, il faut veiller à ce que:

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

2.7.2. Fiabilité, disponibilité

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

2.7.3. Santé

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

2.7.4. Sécurité

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

ANNEXE IV

DÉCLARATION «CE» DE CONFORMITÉ ET D'APTITUDE À L'EMPLOI DES CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ

1. CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ

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

1.1. Des constituants banalisés

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

1.2. Des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques

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

1.3. Des constituants spécifiques

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

2. CHAMP D'APPLICATION

~~La déclaration «CE» concerne:~~

~~soit l'évaluation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité, considéré isolément, avec les spécifications techniques qu'il doit respecter;~~

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

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

3. CONTENU DE LA DÉCLARATION «CE»

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

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

~~les références de la directive,~~

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

ANNEXE V

DÉCLARATION DE VÉRIFICATION DES SOUS-SYSTÈMES

1. Déclarations «CE» de vérification des sous-systèmes

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

~~Ladite déclaration doit se fonder sur les informations provenant de la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes telle qu'elle est définie dans la partie 2 de l'annexe VI. Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que le dossier technique et comprendre au moins les éléments suivants:~~

- ~~les références de la directive,~~
- ~~les nom et adresse de l'entité adjudicatrice ou du fabricant, ou de son mandataire établi dans l'Union européenne (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale de l'entité adjudicatrice ou du fabricant);~~

- ~~une description succincte du sous-système,~~
- ~~les nom et adresse de l'organisme notifié qui a procédé à la vérification «CE» visée à l'article 18,~~
- ~~les références des documents figurant dans le dossier technique,~~
- ~~toutes les dispositions pertinentes temporaires ou définitives auxquelles doit se conformer le sous-système, et notamment, le cas échéant, les restrictions ou conditions d'exploitation,~~
- ~~si les dispositions sont temporaires: la durée de validité de la déclaration «CE»,~~
- ~~l'identité du signataire.~~

~~Dans le cas où il est fait référence, dans l'annexe VI, à la déclaration ACI «CE», les dispositions de la présente partie s'appliquent à cette déclaration.~~

2. Déclaration de vérification des sous-systèmes en cas de règles nationales

~~Dans le cas où il est fait référence dans l'annexe VI à la déclaration de vérification des sous-systèmes en cas de règles nationales, les dispositions de la partie 1 s'appliquent mutatis mutandis à cette déclaration.»~~

~~ANNEXE VI~~

~~PROCÉDURE DE VÉRIFICATION DES SOUS-SYSTÈMES~~

~~1. PRINCIPES GÉNÉRAUX~~

~~La procédure de vérification d'un sous-système consiste à contrôler et attester qu'un sous-système:~~

~~— est conçu, construit et installé de manière à satisfaire aux exigences essentielles le concernant, et~~

~~— peut être mis en service.~~

~~2. PROCÉDURE DE VÉRIFICATION «CE»~~

~~2.1. Introduction~~

~~La vérification «CE» est la procédure par laquelle un organisme notifié contrôle et atteste que le sous-système:~~

~~— satisfait à la (aux) STI pertinente(s),~~

~~— est conforme aux autres dispositions réglementaires découlant du traité.~~

~~2.2. Éléments du sous-système et étapes~~

~~2.2.1 Attestation de contrôle intermédiaire (ACI)~~

~~Si les STI le précisent ou, le cas échéant, à la requête du demandeur, le sous-système peut être subdivisé en plusieurs éléments ou contrôlé à certaines étapes de la procédure de vérification.~~

~~L'attestation de contrôle intermédiaire (ACI) est la procédure par laquelle un organisme notifié contrôle et atteste certains éléments du sous-système ou certaines étapes de la procédure de vérification.~~

~~Chaque ACI conduit à la délivrance d'un certificat d'ACI «CE» par l'organisme notifié choisi par le demandeur qui, le cas échéant, établit ensuite une déclaration d'ACI «CE». Le certificat d'ACI et la déclaration d'ACI doivent faire référence aux STI avec lesquelles la conformité a été évaluée.~~

~~2.2.2 Éléments du sous-système~~

~~Le demandeur peut demander une ACI pour chaque élément. Et chaque élément est contrôlé à chaque étape, comme décrit au point 2.2.3.~~

~~2.2.3 Étapes de la procédure de vérification~~

~~Le sous-système ou certains de ses éléments sont contrôlés à chacune des étapes suivantes:~~

~~— la conception d'ensemble,~~

~~— la production: la construction, comprenant notamment l'exécution des travaux de génie civil, la fabrication, le montage des constituants, le réglage de l'ensemble,~~

~~— les essais finals du sous-système.~~

~~Le demandeur peut demander une ACI pour l'étape de la conception (y compris les essais de type) et pour l'étape de la production.~~

2.3. Certificat de vérification

2.3.1. L'organisme notifié chargé de la vérification «CE» évalue la conception, la production et les essais finals du sous-système et établit un certificat «CE» de vérification à l'intention du demandeur, lequel établit à son tour la déclaration «CE» de vérification. Le certificat de vérification «CE» doit faire référence aux STI avec lesquelles la conformité a été évaluée.

Lorsqu'un sous-système n'a pas été évalué pour vérifier sa conformité avec toutes les STI pertinentes (par exemple, en cas de dérogation, d'application partielle des STI à l'occasion d'un réaménagement ou d'un renouvellement, de période de transition dans une STI ou un cas particulier), le certificat «CE» fait référence avec précision aux STI ou à leurs éléments pour lesquels la conformité n'a pas été examinée par l'organisme notifié pendant la procédure de vérification «CE».

2.3.2. Lorsque des certificats d'ACI «CE» ont été délivrés, l'organisme notifié chargé de la vérification «CE» du sous-système tient compte de ces certificats d'ACI «CE» et, avant de délivrer le certificat de vérification «CE»:

— s'assure que les certificats d'ACI «CE» correspondent bien aux exigences pertinentes des STI,

— vérifie tous les aspects qui ne sont pas couverts par le ou les certificats d'ACI «CE», et

— vérifie les essais finals du sous-système dans son ensemble.

2.4. Dossier technique

Le dossier technique qui accompagne la déclaration de vérification «CE» doit contenir les documents suivants:

— les caractéristiques techniques liées à la conception, notamment les plans généraux et de détail relatifs à l'exécution, les schémas électriques et hydrauliques, les schémas des circuits de commande, la description des systèmes informatiques et des automatismes, les notices de fonctionnement et d'entretien, etc., se rapportant au sous-système concerné,

— la liste des constituants d'interopérabilité visés à l'article 5, paragraphe 3, point d), incorporés dans le sous-système,

— copies des déclarations «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 13 de la directive, accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calcul correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par des organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes,

— le cas échéant, les certificats d'ACI «CE» et, si tel est le cas, les déclarations d'ACI «CE» qui accompagnent le certificat de vérification «CE», y compris le résultat de la vérification de la validité des certificats effectuée par l'organisme notifié,

- le certificat de vérification «CE», accompagné des notes de calcul correspondantes et signé par l'organisme notifié chargé de la vérification «CE», déclarant que le sous-système est conforme aux exigences des STI pertinentes et mentionnant les réserves éventuelles qui ont été formulées pendant l'exécution des travaux et qui n'auraient pas été levées; le certificat est également accompagné des rapports de visite et d'audit que l'organisme a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 2.5.3 et 2.5.4.

~~les certificats «CE» délivrés conformément à d'autres mesures législatives découlant du traité,~~

~~lorsque l'intégration en toute sécurité est requise conformément au règlement (CE) no 352/2009 de la Commission³¹, le demandeur inclut, dans le dossier technique, le rapport de l'évaluateur sur les méthodes de sécurité communes (MSC) en ce qui concerne l'évaluation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE.~~

~~2.5. Surveillance~~

~~2.5.1. Le but de la surveillance «CE» est de s'assurer que les obligations découlant du dossier technique ont été remplies pendant la réalisation du sous-système.~~

~~2.5.2. L'organisme notifié chargé de contrôler la réalisation doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, de préfabrication, aux installations d'essai, et plus généralement à tous les lieux qu'il pourrait juger nécessaires pour l'accomplissement de sa mission. L'organisme notifié doit recevoir du demandeur tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.~~

~~2.5.3. L'organisme notifié chargé de contrôler la réalisation doit effectuer périodiquement des audits afin de s'assurer que les STI pertinentes sont respectées. Il doit fournir à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Sa présence peut être exigée durant certaines phases du chantier.~~

~~2.5.4. L'organisme notifié peut en outre effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il doit fournir un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.~~

~~2.5.5. Pour délivrer la déclaration «CE» d'aptitude à l'emploi visée à l'annexe IV, point 2, l'organisme notifié doit être en mesure de contrôler un sous-système dans lequel est incorporé un constituant d'interopérabilité de manière à déterminer, si la STI correspondante le requiert, son aptitude à l'emploi dans l'environnement ferroviaire auquel il est destiné.~~

~~2.6. Dépôt~~

~~Le dossier complet visé au point 2.4 est déposé auprès du demandeur à l'appui des certificats d'ACI «CE», le cas échéant, délivrés par l'organisme notifié compétent ou à l'appui du certificat de vérification délivré par l'organisme notifié chargé de la vérification «CE» du sous-système. Le dossier est joint à la déclaration «CE» de vérification que le demandeur envoie à l'autorité compétente auprès de laquelle il introduit sa demande d'autorisation de mise en service.~~

~~Une copie du dossier est conservée par le demandeur pendant toute la durée de vie du sous-système. Le dossier est communiqué aux autres États membres qui en font la demande.~~

~~2.7. Publication~~

~~Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant:~~

~~les demandes de vérification «CE» et d'ACI reçues,~~

~~la demande d'évaluation de conformité et/ou d'aptitude à l'emploi des CI,~~

³¹ JO L 108 du 22.4.2009, p. 4.

~~les certificats d'ACI «CE» délivrés ou refusés,~~

~~les certificats de conformité et/ou d'aptitude à l'emploi délivrés ou refusés,~~

~~les certificats de vérification "CE" délivrés ou refusés.~~

~~2.8. Langue~~

~~Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification «CE» sont rédigés dans une langue officielle de l'Union européenne et de l'État membre où est établi le demandeur ou dans une langue officielle de l'Union européenne acceptée par celui-ci.~~

~~3. PROCÉDURE DE VÉRIFICATION EN CAS DE RÈGLES NATIONALES~~

~~3.1. Introduction~~

~~La procédure de vérification en cas de règles nationales est la procédure par laquelle l'organisme désigné conformément à l'article 17, paragraphe 3 (l'organisme désigné), contrôle et atteste que le sous-système est conforme aux règles nationales notifiées conformément à l'article 17, paragraphe 3.~~

~~3.2. Certificat de vérification~~

~~L'organisme désigné chargé de la procédure de vérification en cas de règles nationales établit le certificat de vérification destiné au demandeur.~~

~~Ce certificat contient une référence précise à la règle nationale ou aux règles nationales dont la conformité a été examinée par l'organisme désigné dans le cadre du processus de vérification, y compris les règles se rapportant aux éléments visés par une dérogation à une STI, qu'il s'agisse d'un réaménagement ou d'un renouvellement.~~

~~En cas de règles nationales se rapportant aux sous-systèmes composant un véhicule, l'organisme désigné subdivise le certificat en deux parties, l'une indiquant les références aux règles nationales se rapportant strictement à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concernés, l'autre pour toutes les autres règles nationales.~~

~~3.3. Dossier technique~~

~~Le dossier technique qui accompagne le certificat de vérification en cas de règles nationales est inclus dans le dossier technique visé au point 2.4 et contient les données techniques utiles pour l'évaluation de la conformité du sous-système avec les règles nationales.~~

ANNEXE VII

~~PARAMÈTRES À CONTRÔLER POUR LA MISE EN SERVICE DE VÉHICULES
NON CONFORMES AUX STI ET CLASSIFICATION DES RÈGLES
NATIONALES~~

1. Liste des paramètres

~~1.1. Documentation générale~~

~~La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.)~~

~~1.2. Structure et parties mécaniques~~

~~L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/passerelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs)~~

~~1.3. Interactions véhicule/voie et gabarit~~

~~Les interfaces mécaniques vis à vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.)~~

~~1.4. Équipements de freinage~~

~~Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence)~~

~~1.5. Dispositifs associés aux passagers~~

~~Installations à l'usage des passagers et environnement des passagers (y compris les vitres et les portes des voitures à passagers, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.)~~

~~1.6. Conditions environnementales et effets aérodynamiques~~

~~L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie "sol" du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur)~~

~~1.7. Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel~~

~~Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train~~

~~1.8. Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord~~

~~La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique~~

~~1.9. Installations pour le personnel, interfaces et environnement~~

~~Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur machine)~~

~~1.10. Protection contre l'incendie et évacuation~~

~~1.11. Maintenance~~

~~Installations à bord et interfaces de la maintenance~~

~~1.12. Contrôle commande et signalisation à bord~~

~~L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie "sol" du système ferroviaire~~

~~1.13. Besoins opérationnels spécifiques~~

~~Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.)~~

~~1.14. Dispositifs associés au fret~~

~~Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses)~~

~~Les explications et les exemples décrits ci-dessus en italique sont donnés uniquement à titre d'information et ne constituent pas les définitions des paramètres.»~~

↓ 2008/57/CE

~~2. Classification des règles~~

~~Les règles nationales relatives aux paramètres identifiés au point 1 sont affectées à l'un des trois groupes spécifiés ci-après. Les règles et les restrictions à caractère strictement local ne sont pas concernées; leur vérification fait partie des contrôles à mettre en place d'un commun accord par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure.~~

~~Groupe A:~~

~~Le groupe A comprend:~~

~~des normes internationales;~~

~~des règles nationales qui sont réputées être équivalentes sur le plan de la sécurité ferroviaire à des règles nationales d'autres États membres.~~

~~Groupe B:~~

~~Le groupe B comprend toute règle qui ne relève pas du groupe A ou C, ou qui n'a pas encore pu être classifiée dans un de ces groupes.~~

~~Groupe C:~~

~~Le groupe C comprend des règles qui sont strictement nécessaires et liées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure en vue d'une exploitation sûre et interopérable dans le réseau concerné (par exemple le gabarit).~~

ANNEXE VIII

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

~~1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.~~

~~2. L'organisme et le personnel chargé des vérifications doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.~~

~~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, et les certificats de sécurité dans le cadre de la directive 2004/49/CE, ainsi que des entités chargées des enquêtes en cas d'accident.~~

~~3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.~~

~~4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:~~

~~— une formation technique et professionnelle adéquate,~~

~~— une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications,~~

~~— l'aptitude requise pour rédiger les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.~~

~~5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.~~

~~6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'État membre.~~

~~7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes et des autorités chargées des enquêtes sur les accidents de l'État où il exerce ses activités, ainsi qu'à l'égard des organismes d'enquête sur les accidents chargés de mener des enquêtes sur les accidents dus à une défaillance des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes contrôlés) en vertu de la présente directive ou de toute disposition de droit interne la mettant en œuvre.~~

ANNEXE IX

DOSSIER DE PRÉSENTATION D'UNE DÉROGATION

~~Lors de l'introduction de la demande de dérogation, les États membres doivent fournir des documents suivants:~~

~~a) Une lettre formelle communiquant à la Commission la dérogation envisagée.~~

~~b) Un dossier, annexé à la lettre, comprenant au moins:~~

~~une description des travaux, biens et services sujets à la dérogation, précisant les dates clés, la situation géographique ainsi que le domaine fonctionnel et technique,~~

~~une référence précise aux STI (ou à leurs parties) pour lesquelles une dérogation est demandée,~~

~~une référence précise et des détails des dispositions de remplacement qui seront appliquées,~~

~~pour des demandes relevant de l'article 7, paragraphe 1, point a), la justification du stade avancé de développement du projet,~~

~~la justification de la dérogation, comprenant les raisons principales à caractère technique, économique, commercial, opérationnel et/ou administratif,~~

~~tout autre élément justifiant la demande de dérogation,~~

~~– une description des mesures que l'État membre envisage de prendre afin de promouvoir l'interopérabilité finale du projet. S'il s'agit d'une dérogation mineure, cette description n'est pas requise.~~

~~La documentation doit être fournie tant sous forme papier que sous forme de fichiers électroniques, ce qui permet sa distribution parmi les membres du comité.~~

ANNEXE IV

PARTIE A

Directives ☒ abrogées ☒

☒ avec la liste de ses modifications ultérieures ☒

(visées à l'article 5540)

Directive 96/48/CE ☒ 2008/57/CE ☒	☒ (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.) ☒
Directive 2001/16/CE ☒ 2009/131/CE ☒	☒ (JO L 273 du 17.10.2009, p. 12.) ☒
Directive 2004/49/CE ☒ 2011/18/UE ☒	Uniquement l'article 14 ☒ (JO L 57 du 2.3.2011, p. 21.) ☒

PARTIE B

Délais de transposition en droit national

(visés à l'article 5440)

Directive	Date limite de transposition
96/48/CE ☒ 2008/57/ CE ☒	9 avril 1999 ☒ 19 juillet 2010 ☒
2001/16/CE ☒ 2009/131 /CE ☒	20 avril 2003 ☒ 19 juillet 2010 ☒
2004/49/CE ☒ 2011/18/ UE ☒	30 avril 2006 ☒ 31 décembre 2011 ☒

ANNEXE XI

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 96/48/CE	Directive 2001/16/CE	Présente directive
Article 1^{er}, paragraphe 1	Article 1^{er}, paragraphe 1	Article 1^{er}, paragraphe 1
Article 1^{er}, paragraphe 2	Article 1^{er}, paragraphe 2	Article 1^{er}, paragraphe 2
—	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 3
—	Article 1^{er}, paragraphe 3	Article 1 ^{er} , paragraphe 4
Article 2, partie introductive	Article 2, partie introductive	Article 2, partie introductive
Article 2, points a) à (l)	Article 2, points a) à (l)	Article 2, points a) et (b), et e) à m)
—	—	Article 2, points c) et d)
Article 2, point n)	Article 2, point m)	Article 2, point n)
Article 2, point o)	Article 2, point n)	Article 2, point o)
Article 2, point m)	Article 2, point o)	Article 2, point p)
Article 2, point p)	Article 2, point p)	Article 2, point q)
—	—	Article 2, points r) à z)
Articles 3, 4 et 5	Articles 3, 4 et 5	Articles 3 et 4 et article 5, paragraphe 1 à 5
Article 5, paragraphe 6	Article 5, paragraphe 7	Article 5, paragraphe 7
—	—	Article 5, paragraphe 6
—	—	Article 5, paragraphe 8
Article 6, paragraphes 1 à 8	Article 6, paragraphes 1 à 8	Article 6, paragraphes 1 à 8
—	—	Article 6, paragraphes 9 et 10
—	—	Articles 7 et 8
Article 7	Article 7	Article 9
Article 8	Article 8	Article 10, paragraphe 1

Article 9	Article 9	Article 10, paragraphe 2
Article 10, paragraphes 1 à 3	Article 10, paragraphes 1 à 3	Article 11, paragraphes 1 à 3
—	Article 10, paragraphe 6	Article 11, paragraphe 4
—	—	Article 11, paragraphe 5
Articles 11 à 13	Articles 11 à 13	Articles 12 à 14
Article 14, paragraphes 1 et 2	Article 14, paragraphes 1 et 2	Article 15, paragraphes 1 et 2
Article 14, paragraphe 3	Article 14, paragraphe 3	Article 20
Article 14, paragraphes 4 et 5	Article 14, paragraphes 4 et 5	Article 33
—	—	Article 15, paragraphes 2 et 3
Articles 15 et 16	Articles 15 et 16	Articles 16 et 17
Article 16, paragraphe 3	Article 16, paragraphe 3	Article 17, paragraphe 3
—	—	—
Article 18, paragraphes 1 à 3	Article 18, paragraphes 1 à 3	Article 18, paragraphes 1 à 3
—	—	Article 18, paragraphes 4 et 5
Article 19	Article 19	Article 19
Article 20	Article 20	Article 28
—	—	Articles 21 à 27
Article 21, paragraphes 1 à 3	Article 21, paragraphes 1 à 3	Article 29, paragraphes 1 à 3
—	—	Article 29, paragraphes 4 et 5
—	—	—
Article 21 bis, paragraphe 1	Article 22	Article 30, paragraphe 2
Article 21, paragraphe 4	Article 21, paragraphe 4	Article 30, paragraphe 4
Article 21 bis, paragraphe 2	Article 21 bis	Article 30, paragraphe 1
Article 21 ter	—	—
Article 21 quater	Article 21 ter	Article 30, paragraphe 3
Article 22	Article 26	Article 37
Article 22 bis	Article 24	Articles 34 et 35

---	---	Article 32
---	Article 23	Article 31
---	Article 25	Article 30
Article 23	Article 27	Article 38
Article 24	Article 28	Article 39
---	---	Article 40
Article 25	Article 29	Article 41
Article 26	Article 30	Article 42
Annexes I à VI	Annexes I à VI	Annexes I à VI
---	---	Annexe VII
Annexe VII	Annexe VII	Annexe VIII
---	---	Annexes IX à XI



ANNEXE V
TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 2008/57/CE	Présente directive
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Article 2, points a) à z)	Article 2, paragraphes 1 à 24
-----	Article 2, paragraphes 25 à 41
Article 3	-----
Article 4	Article 3
Article 5, paragraphe 1 à paragraphe 3, point g)	Article 4, paragraphe 1 à paragraphe 3, point g)
-----	Article 4, paragraphe 3, points h) et i)

Article 5, paragraphes 4 à 8	Article 4, paragraphes 4 à 8
Article 6	Article 5
Article 7	Article 6
Article 8	-----
Article 9	Article 7
Article 10	Article 8
Article 11	Article 9
Article 12	-----
Article 13	Article 10
Article 14	Article 11
Article 15, paragraphe 1	Article 18, paragraphe 3 et article 19, paragraphe 2
Article 15, paragraphes 2 et 3	-----
Article 16	Article 12
Article 17	Articles 13 et 14
Article 18	Article 15
Article 19	Article 16
-----	Article 17
-----	Article 18 (sauf le paragraphe 3)
-----	Articles 19 et 20
Article 20	-----

Article 21	Article 21
Articles 22 à 25	-----
Article 26	Article 22
Article 27	Article 14, paragraphe 8
Article 28 et annexe VIII	Articles 23 à 41
Article 29	Article 48
Articles 30 et 31	-----
Article 32	Article 42
Article 33	Article 43
Article 34	Article 44
Article 35	Article 45
Article 36	-----
-----	Articles 46 et 47
Article 37	Article 49
Article 38	Article 54
Article 39	Article 50
-----	Articles 51 et 52
-----	Article 53
Article 40	Article 55
Article 41	Article 56
Article 42	Article 57

Annexes I à III	Annexes I à III
Annexe IV	Article 8, paragraphe 2
Annexes V et VI	Article 15, paragraphe 7
Annexe VII	Article 14, paragraphe 8
Annexe VIII	Articles 27, 28 et 29
Annexe IX	Article 7, paragraphe 3
Annexe X	Annexe IV
Annexe XI	Annexe V