

D033701/03

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 26 août 2014

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 22 août 2014

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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

E 9601



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 31 juillet 2014
(OR. en)

12333/14

TRANS 380

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	30 juillet 2014
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D033701/03
Objet:	DÉCISION DE LA COMMISSION du XXX modifiant la décision 2012/88/UE de la Commission relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation" du système ferroviaire transeuropéen

Les délégations trouveront ci-joint le document D033701/03.

p.j.: D033701/03



Bruxelles, le **XXX**
[...] (2014) **XXX** draft

DÉCISION DE LA COMMISSION

du **XXX**

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

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

DÉCISION DE LA COMMISSION

du **XXX**

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

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté¹, et notamment son article 6,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la décision C(2010) 2576², la Commission a confié à l'Agence ferroviaire européenne («l'Agence») un mandat pour développer et réviser les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vue d'étendre leur champ d'application à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union, conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE. Le 10 janvier 2013, l'Agence a présenté sa recommandation portant modification de la STI relative aux sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen.
- (2) Conformément à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE concernant l'extension du champ d'application de la STI, un État membre n'est pas tenu d'appliquer les STI révisées dans le cas de projets se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution, qui ne relevaient pas du champ d'application de la précédente STI.
- (3) La version révisée de la STI Contrôle-commande et signalisation (STI CCS) devrait s'appliquer aux réseaux ayant un écartement nominal des voies de 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm et 1 668 mm. Cela permettrait d'assurer l'interopérabilité de réseaux ayant un écartement des voies unique, ainsi que de concevoir et d'exploiter des véhicules adaptés à des réseaux ayant des voies à écartement métrique multiple. Cela permettrait également de mettre au point et d'utiliser des sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation et des constituants d'interopérabilité indépendamment

¹ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

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

de l'écartement des voies. Un pourcentage élevé de véhicules circulent aussi bien sur le réseau ferroviaire transeuropéen que sur le réseau ferroviaire hors RTE. Il conviendrait donc que les paramètres des sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation «bord» et «sol» soient les mêmes pour l'ensemble du réseau.

- (4) Certains points ouverts relatifs à la compatibilité des systèmes de détection des trains peuvent être clos, compte tenu des exigences liées aux différents écartements de voies (spécification référencée à l'annexe A, index 77). Le point ouvert lié aux exigences de sécurité de la fonction IHM (interface homme-machine) de l'ETCS peut être clos; des progrès ont par ailleurs été accomplis dans la clarification du point ouvert concernant la «fiabilité/disponibilité».
- (5) Les dispositions en matière d'évaluation des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes, dans les cas où les exigences sont partiellement respectées, devraient être clarifiées.
- (6) En tant qu'autorité responsable du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), l'Agence a préparé une mise à jour des spécifications obligatoires en matière d'ERTMS visées à l'annexe A de la STI CCS. Tant que toutes les parties concernées n'auront pas atteint, des deux côtés de l'interface, un certain degré de consensus permettant de considérer comme obligatoires les spécifications relatives à l'interface train FFFIS (Form Fit Functional Interface Specification), l'Agence devrait s'y référer dans le guide d'application de manière à ce qu'elles puissent être utilisées dans le cadre d'appels d'offres.
- (7) Il conviendrait que l'Agence publie des spécifications d'essais relatives à la ligne de base 3 le plus tôt possible.
- (8) Des erreurs ont été détectées dans le texte de la décision n° 2012/88/UE³ de la Commission et devraient être corrigées.
- (9) La disponibilité et la qualité des signaux GSM-R sont essentielles à l'exploitation ferroviaire.
- (10) L'itinérance du GSM-R sur les réseaux publics de téléphonie mobile est une fonction optionnelle. En cas d'utilisation dans un État membre, sa mise en œuvre devrait être indiquée à la ligne numéro 1.1.1.3.3.3 du registre de l'infrastructure ferroviaire conformément à la décision d'exécution [2014/XXX/UE] de la Commission relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission.
- (11) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué en vertu de l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE,

³ Décision 2012/88/UE de la Commission du 25 janvier 2012 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation" du système ferroviaire transeuropéen (JO L 51 du 23.2.2012, p. 1).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

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

- (1) le titre est remplacé par le texte suivant: «relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation»;
- (2) l'annexe III est modifiée comme suit:

- (a) le texte suivant est ajouté à la fin du point 1.1:

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

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

- (b) le texte du point 1.2 est remplacé par le texte suivant:

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

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

à l'exclusion des cas visés à l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE.

La STI s'applique aux réseaux ayant un écartement des voies de 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm et 1 668 mm. Toutefois, elle ne s'applique pas aux lignes courtes de franchissement des frontières sur lesquelles

l'écartement des voies est de 1 520 mm et qui sont connectées au réseau de pays tiers»;

- (c) le texte du cinquième paragraphe du point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

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

Les systèmes de classe B pour les autres parties du réseau ferroviaire dans l'Union européenne sont un ensemble limité de systèmes existants de contrôle-commande et de signalisation qui étaient en service à l'intérieur de ces réseaux avant le [*date de mise en application de la présente décision*].

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

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

- (e) le texte du point 4.2.1.2 est remplacé par le texte suivant :

«4.2.1.2 Fiabilité/disponibilité

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

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

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

Le respect des valeurs calculées suivantes est assuré:

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

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

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

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

- (g) le texte suivant est ajouté à la fin du point 6.1.1.1.:

«En ce qui concerne le contrôle du respect des exigences essentielles par la conformité aux paramètres fondamentaux, et sans préjudice des obligations énoncées au chapitre 7 de la présente STI, les constituants d'interopérabilité et les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation qui ne mettent pas en œuvre toutes les fonctions, les performances et les interfaces spécifiées au chapitre 4 (y compris les spécifications visées à l'annexe A), peuvent obtenir les certificats de conformité CE ou, selon le cas, des certificats de vérification "CE", dans les conditions de délivrance et d'utilisation des certificats suivantes:

- (1) il incombe au demandeur de la vérification "CE" d'un sous-système de contrôle-commande et de signalisation "sol" de décider quelles fonctions, performances et interfaces doivent être mises en œuvre pour atteindre les objectifs correspondant au service et de veiller à ce qu'aucune exigence contredisant ou excédant les STI ne soit exportée vers les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation "bord";
- (2) l'exploitation d'un sous-système de contrôle-commande et de signalisation "bord" qui ne met pas en œuvre toutes les fonctions, les performances et les interfaces spécifiées dans la présente STI, peut être

soumise à certaines conditions ou restrictions pour des raisons de compatibilité et/ou d'intégration en toute sécurité avec les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation "sol". Sans préjudice des tâches d'un organisme notifié, décrites dans la législation de l'UE applicable et les documents connexes, il revient au demandeur de la vérification CE de veiller à ce que le dossier technique fournisse toutes les informations dont un opérateur a besoin pour identifier ces conditions et restrictions;

- (3) l'État membre peut refuser, pour des raisons dûment justifiées, l'autorisation de mise en service, ou soumettre à des conditions et à des restrictions l'exploitation de sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation qui ne mettent pas en œuvre toutes les fonctions, les performances et les interfaces spécifiées dans la présente STI.

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

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

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

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

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

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

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

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

- (1) les exigences de la STI applicables à la partie concernée sont respectées et que

- (2) les exigences de la STI déjà évaluées pour d'autres parties du même sous-système sont toujours satisfaites.

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

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

Si un constituant d'interopérabilité ne met pas en œuvre toutes les fonctions, performances et interfaces spécifiées dans la présente STI, un certificat de conformité "CE" ne peut être délivré que si les fonctions, interfaces et performances non mises en œuvre ne sont pas nécessaires pour l'intégration du constituant d'interopérabilité dans un sous-système pour l'utilisation indiquée par le demandeur, par exemple⁴,

- (a) l'interface entre l'ERTMS/ETCS "bord" et le STM, au cas où l'installation du constituant d'interopérabilité est prévue sur les véhicules alors qu'aucun STM externe n'est nécessaire;
- (b) l'interface entre un RBC et d'autres RBC, au cas où l'utilisation du RBC est prévue dans une application où aucun RBC voisin n'est prévu.

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

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

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

⁴ Les procédures décrites au présent chapitre ne préjugent pas la possibilité de grouper des constituants.

En tout état de cause, les organismes notifiés coordonnent avec l'Agence la manière dont les conditions et limites d'utilisation des constituants d'interopérabilité et sous-systèmes sont gérées dans les certificats et dossiers techniques dans le groupe de travail mis en place en vertu de l'article 21 *bis*, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil⁵.

6.4.3 Déclaration de vérification intermédiaire

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

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

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

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

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

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

⁵ Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne («règlement instituant une Agence») (JO L 164 du 21.6.2004, p. 1).

(S _d) pour un écartement des voies de 1 520 mm est de 20 mm.		
4.2.10 Systèmes «sol» de détection des trains Index 77, point 3.1.3.4: La hauteur minimale du boudin (S _h) pour un écartement des voies de 1 520 mm est de 26,25 mm.	T3	Ce cas spécifique est nécessaire aussi longtemps que des locomotives ČME roulent sur un réseau où l'écartement est de 1 520 mm.

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

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

7.3.3.1. Nouveaux véhicules

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

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

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

7.3.3.2. Réaménagement et renouvellement de véhicules existants

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

7.3.3.3. Exigences supplémentaires

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

- (1) de restreindre l'accès des lignes équipées de l'ERTMS aux véhicules équipés de l'ERTMS, de façon à ce que les systèmes nationaux existants puissent être mis hors service;
 - (2) d'exiger que les équipements mobiles de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires nouveaux et réaménagés ou renouvelés, les locomotives de manœuvre et/ou d'autres véhicules, même s'ils sont destinés uniquement au service national, soient équipés de l'ERTMS.»;
- (o) l'annexe A est modifiée conformément à l'annexe de la présente décision;
- (p) le tableau de l'annexe G est modifié comme suit:
- (1) la ligne relative à la «Masse métallique du véhicule» est supprimée;
 - (2) la ligne relative aux «Composants CC et basse fréquence du courant de traction» est supprimée;
 - (3) la ligne relative aux «Exigences de sécurité pour les fonctions IHM de l'ETCS» est supprimée.

Article 2

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

«Article 7 bis

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

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

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

Article 3

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

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

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission
Siim KALLAS
Vice-président