Mercredi 26 février 2014

P7_TA(2014)0149

Interopérabilité du système ferroviaire ***I

Résolution législative du Parlement européen du 26 février 2014 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) (COM(2013)0030 — C7-0027/2013 — 2013/0015(COD))

(Procédure législative ordinaire — refonte)

(2017/C 285/54)

Le Parlement européen,

— vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0030),

— vu l'article 294, paragraphe 2, l'article 91, paragraphe 1, et les articles 170 et 171 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0027/2013),

— vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

— vu les avis motivés soumis par le parlement de la République de Lituanie et par le parlement suédois, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,

— vu l'avis du Comité économique et social européen en date du 11 juillet 2013 ([1]),

— vu l'avis du Comité des régions en date du 7 octobre 2013 ([2]),

— vu l'accord interinstitutionnel du 28 novembre 2001 pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques ([3]),

— vu la lettre en date du 16 décembre 2013 de la commission des affaires juridiques adressée à la commission des transports et du tourisme conformément à l'article 87, paragraphe 3, de son règlement,

— vu les articles 87 et 55 de son règlement,

— vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission du développement régional (A7-0033/2014),

A. considérant que, de l'avis du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission, la proposition en question ne contient aucune modification de fond autre que celles identifiées comme telles dans la proposition et que, en ce qui concerne la codification des dispositions inchangées des actes précédents avec ces modifications, la proposition se limite à une codification pure et simple des actes existants, sans modification de leur substance;

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après, en tenant compte des recommandations du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;

3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

([1]) JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.
([2]) JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.
([3]) JO C 77 du 28.3.2002, p. 1.

Mercredi 26 février 2014

P7_TC1-COD(2013)0015

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 26 février 2014 en vue de l'adoption de la directive 2014/…/UE 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)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment 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 européen ([1]),

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([3]),

considérant ce qui suit:

(1) La directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]) 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.

(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***, ainsi que d'atteindre l'objectif de la cohésion territoriale***, il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux, ***y compris pour les passagers handicapés,*** en mettant en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques. **[Am. 1]**

(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. **[Am. 2]**

(4) L'exploitation en service commercial de trains sur l'ensemble du réseau ferroviaire nécessite notamment une excellente compatibilité entre les caractéristiques de l'infrastructure et celles des véhicules, mais aussi une interconnexion efficace des systèmes d'information~~et~~, de communication ***et de billetterie*** 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 et de cette interconnexion et c'est sur ces dernières que repose notamment l'interopérabilité du système ferroviaire. **[Am. 3]**

(5) Le cadre réglementaire ferroviaire devrait établir des responsabilités claires en vue de garantir le respect des règles ***sociales,*** de sécurité, de santé et de protection des consommateurs qui s'appliquent aux réseaux de chemins de fer. **[Am. 4]**

(6) Les réglementations nationales ainsi que les règlements internes et les spécifications techniques 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 ***et à ce que soient tirés les bénéfices de la normalisation et des économies d'échelle au sein du marché unique***. **[Am. 5]**

([1]) JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.
([2]) JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.
([3]) Position du Parlement européen du 26 février 2014.
([4]) Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

(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 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.

(8) Il y a donc lieu de définir pour l'ensemble de l'Union des exigences essentielles relatives à l'interopérabilité qui devraient s'appliquer à son système ferroviaire.

(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 qui devraient être rendues 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 ([1]). 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.

(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.

(12) Une STI fixe toutes les conditions 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 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.

(13) Lors de l'élaboration de nouvelles STI, l'objectif devrait toujours être d'assurer la compatibilité avec les systèmes 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 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 si les sous-systèmes existants nécessitent une nouvelle décision d'autorisation de mise en service et pour fixer les délais correspondants.

(14) Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire 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 pouvoir être consultés par tous les États membres et par certains acteurs économiques de l'Union. 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.

(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.

(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 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 de la directive 2008/57/CE.

([1]) 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 Conseil (JO L 316 du 14.11.2012, p. 12).

(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.

(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.

(20) Compte tenu de la progressivité de l'approche visant à 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 la disparité du système existant.

(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 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.

(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 il convient de veiller tout particulièrement à ne pas pénaliser économiquement le rail par rapport aux autres modes de transport.

(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, contrôle-commande et signalisation au sol, contrôle-commande et signalisation à bord, énergie, matériel roulant, exploitation et gestion du trafic, entretien et applications télématiques au service des voyageurs et au service du fret. Pour chacun de ces sous-systèmes, il faut 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, d'autres sous-systèmes (principalement le sous-système contrôle-commande et signalisation à bord). ***Bien que le système soit divisé en plusieurs éléments, l'Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée «Agence») conserve une vue globale du système, afin de garantir la sécurité et l'interopérabilité.*** **[Am. 6]**

(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 ***des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite*** constitue dès lors une exigence importante en ce qui concerne l'interopérabilité du système ferroviaire***, conformément à la législation de l'Union sur les passagers à mobilité réduite***. **[Am. 7]**

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

(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***, y compris les organisations de personnes handicapées,*** sur les aspects qui les concernent. **[Am. 8]**

(27) Il convient de permettre la non-application, par l'État membre concerné, de certaines STI dans 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

(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.

(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 ([1]), 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 pour servir de références à ces spécifications techniques.

(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 de l'Union, présente un intérêt pour l'Union. Par conséquent, il convient que les organismes européens de normalisation poursuivent leur coopération avec les organisations internationales de normalisation.

(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 à l'échelon de l'Union, auxquelles doit répondre le système ferroviaire.

(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 2010/713/UE de la Commission ([2]). 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.

(33) La conformité des constituants est principalement liée à leur domaine d'utilisation de façon à garantir l'interopérabilité du système, et pas seulement leur libre circulation sur le marché 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.

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

(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.

(36) Il y a lieu de soumettre les sous-systèmes constituant le système ferroviaire à une procédure de vérification. Cette vérification devrait permettre aux entités chargées 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 en vigueur. Elle devrait également permettre aux fabricants de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit l'État membre.

(37) Après la mise en service d'un sous-système, il convient de s'assurer que celui-ci est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant. La responsabilité du respect de ces exigences incombe, en vertu de la directive …/…UE du Parlement européen et du Conseil [directive concernant la sécurité ferroviaire] ([3]), au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise ferroviaire, chacun pour ses propres sous-systèmes.

([1]) 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).

([2]) 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 Conseil (JO L 319 du 4.12.2010, p. 1).

([3]) Directive …/…UE du Parlement européen et du Conseil du …(JO L …).

(38) 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.

(39) 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 ([1]).

(39 bis) Afin de créer un espace ferroviaire unique européen, de réduire les coûts et la durée des procédures d'autorisation et d'améliorer la sécurité ferroviaire, les procédures d'autorisation doivent être rationalisées et harmonisées au niveau de l'Union. Cela exige une répartition claire des tâches et des responsabilités entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité pendant la période de transition.

L'Agence doit tirer parti de l'expertise précieuse ainsi que des connaissances et de l'expérience locales des autorités nationales de sécurité. Elle devrait déléguer des tâches et des responsabilités bien précises aux autorités nationales de sécurité sur la base des accords contractuels visés à l'article 22 bis, tout en se réservant la décision finale dans toutes les procédures d'autorisation. **[Am. 9]**

(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. **[Am. 10]**

(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~~ ***avant le début de toute nouvelle exploitation***. **[Am. 11]**

(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 classifier les règles nationales de manière à établir l'équivalence entre les règles nationales des différents États membres couvrant les mêmes sujets.

(43) 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 devraient, en particulier en l'absence de spécification européenne, coordonner leurs décisions de la manière la plus étroite possible.

(44) L'accréditation, organisée de manière transparente ainsi que le prévoit le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ([2]), 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.

(46) Les STI devraient être révisées à intervalles réguliers. Lorsque des insuffisances sont décelées dans les STI, 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.

([1]) 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 Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 82).

([2]) 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 Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

Mercredi 26 février 2014

(46 bis) Les mesures réglementaires devraient être complétées par des initiatives destinées à fournir un soutien financier aux technologies innovantes et interopérables dans le secteur ferroviaire, à l'instar du projet «Shift2Rail». **[Am. 12]**

(47) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'interopérabilité du système ferroviaire à l'échelle de 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 de l'Union, 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.

(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***, le champ d'application et le contenu de la déclaration «CE» de conformité et d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, 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***. 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. **[Am. 13]**

(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~~ ***le format et le détail des informations qui doivent figurer dans*** 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 ([1]). **[Am. 14]**

(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.

([1]) 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 Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

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

(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,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive établit les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser au sein de l'Union l'interopérabilité du système ferroviaire, dans le respect des dispositions de la directive …/…/UE [directive relative à la sécurité ferroviaire. 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. ***La poursuite de cet objectif implique nécessairement la définition d'un niveau optimal d'harmonisation technique, permettant de contribuer à la création progressive du marché intérieur des équipements et des services pour la construction, le renouvellement, le réaménagement et l'exploitation du système ferroviaire au sein de l'Union.*** **[Am. 15]**

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.

3. ~~Sont exclus~~ ***Les États membres peuvent exclure*** du champ d'application ~~de~~ ***des mesures mettant en œuvre*** la présente directive ~~les systèmes suivants~~: **[Am. 16]**

a) les métros, les tramways***, les tram-trains*** et les systèmes ferroviaires légers; **[Am. 17]**

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, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant exclusivement sur ces réseaux.

b bis) les infrastructures ferroviaires privées et les véhicules utilisés exclusivement sur ces infrastructures lorsque celles-ci sont utilisées uniquement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises; *[Am. 19]*

b ter) les infrastructures et les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique. *[Am. 20]*

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

~~a) les infrastructures ferroviaires privées et les véhicules utilisés sur ces seules infrastructures lorsque celles-ci sont destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;~~

~~b) les infrastructures et les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique.~~ **[Am. 21]**

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1) «système ferroviaire de l'Union»: les éléments ***des systèmes ferroviaires conventionnels et à grande vitesse*** énumérés à l'annexe I***, points 1 et 2***; **[Am. 22]**

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 capacité dépend de toutes les conditions règlementaires, techniques et opérationnelles à remplir pour satisfaire aux exigences essentielles;*** **[Am. 23]**

3) «véhicule»: un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ~~ses propres~~ ***des*** 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~~; **[Am. 24]**

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;

5) «sous-systèmes»: les parties structurelles ou fonctionnelles du système ferroviaire, telles que définies à l'annexe II;

5 bis) «***sous-système mobile*»: *le sous-système matériel roulant, le sous-système contrôle-commande et signalisation à bord et le véhicule, lorsqu'il est composé d'un sous-système;*** **[Am. 25]**

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

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;

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 européenne telle que définie à l'article 2, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) n° 1025/2012;

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;

9 bis) «***organisme d'évaluation de la conformité*»: *un organisme qui a été notifié ou désigné responsable des activités d'évaluation de la conformité, y compris l'étalonnage, les essais, la certification et l'inspection. Un organisme d'évaluation de la conformité est classé comme «organisme notifié» à la suite de la notification de son existence par un État membre. Un organisme d'évaluation de la conformité est classé comme «organisme désigné» à la suite de sa désignation par un État membre;*** **[Am. 27]**

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, notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de 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 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 ***Lorsque des travaux de modification doivent être entrepris sur un sous-sytème ou véhicule, la STI correspondante indique si ces travaux sont considérés comme importants et, le cas échéant, les raisons d'une telle classification***; **[Am. 28]**

13) «renouvellement»: les travaux ***importants*** de substitution d'un sous-système ou d'une de ses parties ne modifiant pas les performances globales du sous-système***. Lorsque des travaux de substitution doivent être entrepris sur un sous-sytème ou véhicule, la STI correspondante indique si ces travaux sont considérés comme importants et, le cas échéant, les raisons d'une telle classification***; **[Am. 29]**

14) «système ferroviaire existant»: l'ensemble, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau ferroviaire existant ainsi que les véhicules de toutes catégories et origines qui parcourent ces infrastructures;

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;

16) «mise en service»: l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système ou un véhicule est mis en service opérationnel;

17) «entité adjudicatrice»: entité publique ou privée 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 une entité chargée de l'entretien***, ou un concessionnaire chargé de la mise en œuvre d'un projet; **[Am. 30]**

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~~ ***aux registres*** des véhicules ~~visé à l'article~~visés ***aux articles*** 43 ***et 43 bis***; **[Am. 31]**

18 bis) «***propriétaire*****: la personne ou l'entité propriétaire d'un véhicule et qui est inscrite en tant que telle aux registres des véhicules visés aux articles 43 et 43 bis;** **[Am. 32]**

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;

20) «norme harmonisée»: toute norme européenne telle que définie à l'article 2, paragraphe 1, point c), du règlement (UE) n° 1025/2012;

21) «autorité nationale de sécurité»: l'autorité de sécurité telle que définie à l'article 3 de la directive …/…/UE [directive relative à la sécurité ferroviaire];

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;

23) «série»: un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type;

24) «entité chargée de l'entretien»: une entité chargée de l'entretien telle que définie à l'article 3 de la directive …/…/UE [directive relative à la sécurité ferroviaire];

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 ***notifiées par un État membre*** qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques imposées au niveau des États membres et applicables aux ~~entreprises~~ ***acteurs*** ferroviaires, quel que soit l'organisme qui les prescrit; **[Am. 33]**

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;

27 bis) ***«domaine d'utilisation»: un réseau ou des réseaux au sein d'un État membre, ou d'un groupe d'États membres, avec lesquels un véhicule est techniquement compatible au vu de son dossier technique;*** **[Am. 34]**

27 ter) ***«réseau ferroviaire isolé»: le réseau ferroviaire d'un État membre, ou une partie de celui-ci, dont l'écartement des voies est de 1 520 mm et qui est géographiquement ou techniquement séparé du réseau européen à écartement des voies standard (1 435 mm, ci-après «écartement standard») et qui, tout en étant bien relié au réseau à écartement de 1 520 mm de pays tiers, est isolé du réseau à écartement standard de l'Union;*** **[Am. 35]**

28) «moyen acceptable de conformité»: tout avis non contraignant délivré par l'Agence pour définir des moyens d'établir la conformité aux exigences essentielles***, afin de compenser temporairement la déficience d'une STI jusqu'à ce que la STI soit modifiée***; **[Am. 36]**

28 bis) «moyen national acceptable de conformité»: autre moyen de conformité établi dans un État membre qui est présumé conforme à la partie concernée des règles nationales. Tout moyen national acceptable de conformité est notifié à l'Agence. **[Am. 37]**

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;

31) «mandataire»: toute personne physique ou morale établie dans l'Union ayant reçu mandat écrit du fabricant ***ou d'une entité adjudicatrice*** pour agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées; **[Am. 38]**

32) «spécification technique»: un document qui établit les exigences techniques auxquelles un produit, ***sous-système,*** processus ou service doit répondre; **[Am. 39]**

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***, et nécessitant donc une adaptation des services***; **[Am. 40]**

38) «gestionnaire de l'infrastructure»: le gestionnaire de l'infrastructure tel que défini à l'article 3 de la directive …/…/UE du Parlement européen e tdu Conseil ([1]) [établissant un espace ferroviaire unique européen];

39) «entreprise ferroviaire»: une entreprise ferroviaire au sens de l'article 3 de la directive …/…/UE [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.

Article 3

Exigences essentielles

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

2. Les spécifications techniques 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 l'Union ne doivent pas être contraires aux exigences essentielles.

2 bis. Nul ne subit de discrimination, directe ou indirecte, en raison d'un handicap. Pour veiller à ce que tous les citoyens de l'Union bénéficient des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, les États membres veillent à ce que le système ferroviaire soit accessible à tous. **[Am. 41]**

([1]) Directive …/…/UE du Parlement européen et du Conseil du …[établissant un espace ferroviaire unique européen] (JO L …).

CHAPITRE II

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES D'INTEROPÉRABILITÉ

Article 4

Contenu des 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.

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.

3. Les sous-systèmes ***fixes*** 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;~~ ***la première désignation d'un organisme notifié et au plus tard au moment de l'octroi de permis de construire. Les véhicules respectent les STI et les règles nationales en vigueur au moment de la première désignation d'un organisme notifié.*** ~~cette~~ Cette conformité ~~est maintenue~~ ***et ce respect sont maintenus*** en permanence au cours de l'utilisation de chaque sous-système. **[Am. 42]**

4. Chaque STI:

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);

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

c) définit les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le sous-système et ses interfaces avec d' autres sous-systèmes. Si nécessaire, ces spécifications peuvent différer selon l'usage du sous-système;

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***. Cela inclut l'identification des pièces détachées ferroviaires à standardiser conformément à l'Article 41 du règlement (UE) n° …/… du Parlement européen et du Conseil*** [1]***. La liste des pièces détachées à standardiser, pièces déjà existantes comprises, est incluse dans chaque STI***; **[Am. 43]**

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/UE;

f) indique la stratégie d'application 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. ***Le calendrier qui fixe les étapes est lié à l'évaluation des coûts et des avantages estimés de sa mise en œuvre ainsi que des conséquences escomptées pour les opérateurs et les agents économiques concernés***; **[Am. 44]**

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 l'application de la STI;

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;

---

[1] ***Règlement (UE) n° …/… du Parlement européen et du Conseil du … sur l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 (JO L …).***

i) indique les paramètres ~~que l'entreprise ferroviaire doit~~ ***à*** 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; **[Am. 45]**

i bis) indique les paramètres spécifiques devant être vérifiés et fournit les descriptions pour le renouvellement, l'amélioration ou la substitution des pièces détachées ou constituants d'interopérabilité devant être traités en lien avec l'article 21, paragraphe 3. *[Am. 46]*

5. Chaque STI est élaborée à partir de l'examen d'un 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 facilitent la réalisation progressive de l'interopérabilité du système ferroviaire dans ce délai.

6. Les STI préservent, de façon appropriée, la compatibilité 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 le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies et 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 prévues au paragraphe 4, points c) à g).

7. 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».

8. 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.

9. 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, aisément accessibles et du domaine public.

Article 5

Rédaction, adoption et révision des STI

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

1 bis. L'élaboration, l'adoption et la révision de chaque STI, y compris les paramètres fondamentaux, prennent en considération les coûts 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 rentables. **[Am. 47]**

2. Chaque projet de STI est élaboré suivant les phases suivantes.

a) L'Agence identifie les paramètres fondamentaux pour cette STI, ainsi que les interfaces avec les autres sous-systèmes et tout autre cas spécifique nécessaire. Pour chacun de ces paramètres et interfaces, les solutions de remplacement les plus avantageuses, accompagnées des justifications techniques et économiques, sont présentées.

b) 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***, et tient dûment compte des exigences de la directive …/…/UE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Les États membres participent à cette évaluation en fournissant, le cas échéant, les données requises***. **[Am. 48]**

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.

4. ~~Durant les~~***Le comité visé à l'article 48 est tenu régulièrement informé des*** travaux de préparation des STI***. Durant ces travaux***, la Commission peut formuler tout mandat ou toute recommandation utile concernant la conception des STI, ainsi que sur l'évaluation des coûts et des avantages. En particulier, 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~~ ***figure*** au rapport annexé au projet de STI. **[Am. 49]**

5. 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.

6. 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.

7. Conformément à l'article 6 du règlement (UE) n° …/… [règlement instituant l'Agence], l'Agence établit et actualise régulièrement la liste des associations et organismes d'utilisateurs à consulter. Cette liste ***comprend obligatoirement les associations et organismes représentatifs de tous les États membres et*** peut être réexaminée et mise à jour à la demande d'un État membre ou à l'initiative de la Commission. **[Am. 50]**

8. L'élaboration, l'adoption et la révision des STI prennent en compte l'avis des partenaires sociaux ***représentatifs dans tous les États membres*** en ce qui concerne les conditions citées à l'article 4, paragraphe 4, point g)***, et dans toute autre STI qui concerne directement ou indirectement le personnel en question***. L'Agence consulte à cette fin les partenaires sociaux avant de soumettre à la Commission des recommandations concernant les STI et leurs modifications. 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 ([1]). Les partenaires sociaux rendent leur avis dans un délai de trois mois. **[Am. 51]**

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 mis en service 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.

Article 6

Insuffisance d'une STI

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.

3 bis. Tout membre du réseau d'organismes représentatifs peut agir en tant que demandeur pour solliciter des avis concernant les insuffisances des STI par l'intermédiaire de la Commission. Le demandeur est informé de la décision prise. La Commission motive dûment tout refus. **[Am. 52]**

([1]) 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 européen (JO L 225 du 12.8.1998, p. 27).

Article 7

Non-application des STI

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 1er, 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 ***gravement*** la viabilité économique du projet. **[Am. 53]**

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.

6. Tous les États membres sont informés des résultats des analyses et de la procédure établies au paragraphe 3.

CHAPITRE III

CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ

Article 8

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 au domaine d'emploi défini à l'article 2, point 27 bis,*** et soient installés et entretenus convenablement. **[Am. 54]**

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.

Aucun État membre n'interdit, ne restreint ni n'entrave la mise en service des constituants d'interopérabilité reconnus pour un domaine auquel ils sont destinés si ce domaine se trouve sur son territoire. **[Am. 55]**

La Commission ~~établit, par voie d'actes d'exécution,~~ ***est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 46 en ce qui concerne*** 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~~. **[Am. 56]**

2 bis. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, le format et le détail des informations qui doivent figurer dans la déclaration CE de conformité et d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3. **[Am. 57]**

Article 9

Conformité ou aptitude à l'emploi

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

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 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 10

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 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 l'Union en a fait la demande.

3. Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet d'autres directives 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 n'ont satisfait aux obligations énoncées aux 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 préjudice des dispositions de l'article 11:

a) lorsqu'un État membre constate que la déclaration «CE» de conformité a été établie indûment, le fabricant ou son mandataire établi dans 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;

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 11.

Article 11

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

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, 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:

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.

2. ~~La~~ ***L'Agence, sur mandat de*** la Commission ~~consulte les~~, ***engage la procédure de consultation des*** parties concernées ***sans attendre, et en tout état de cause*** dans ~~les plus brefs délais. Lorsque la Commission constate,~~ ***un délai de 20 jours.*** Après cette consultation~~, que~~, ***l'Agence détermine si*** la mesure est justifiée~~, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est injustifiée, elle en~~ ***L'Agence*** informe immédiatement ***de sa décision la Commission,*** l'État membre qui a pris l'initiative ***à cet égard*** ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union. **[Am. 58]**

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 qui a établi la déclaration et en informe la Commission et les autres États membres.

~~4. La Commission veille à ce que les États membres soient tenus informés du déroulement et des résultats de cette procédure.~~ **[Am. 59]**

CHAPITRE IV

SOUS-SYSTÈMES

Article 12

Libre circulation des sous-systèmes

Sans préjudice des dispositions du chapitre V, 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,

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 13

Conformité avec les STI et les dispositions nationales

1. Les États membres et l'Agence considèrent comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont munis***, selon le cas,*** de la déclaration «CE» de vérification ***établie par référence aux STI conformément à l'article 15 ou de la déclaration de vérification établie par référence aux règles nationales notifiées conformément à l'article 15 bis, ou des deux***. **[Am. 60]**

~~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 et aux règles nationales notifiées conformément au paragraphe 3.~~ **[Am. 61]**

2 bis. La décision d'octroi d'une autorisation se fonde sur les STI et les règles nationales notifiées applicables lors du dépôt de la demande. **[Am. 62]**

3. Les États membres établissent, pour chaque sous-système, une liste des règles nationales en usage pour l'application des exigences essentielles ***et/ou du moyen national acceptable de conformité*** dans les cas suivants: **[Am. 63]**

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

b) la non-application d'une ou plusieurs STI ou de certaines de leurs parties a été notifiée en application de l'article 7;

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

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

d bis) des réseaux et des véhicules ne sont pas couverts par les STI; *[Am. 64]*

d ter) pour des motifs de sécurité spécifiques à un ou plusieurs États membres, à condition qu'ils soient démontrés, et sous réserve des prérogatives de l'Agence. *[Am. 65]*

4. Les États membres désignent les organismes chargés d'établir, dans le cas de ces règles techniques, la déclaration CE de vérification visée à l'article 15.

Article 14

Règles nationales

1. Les États membres communiquent à la Commission ***et à l'Agence*** la liste des règles nationales ***en vigueur*** visée à l'article 13, paragraphe 3***, dans les cas suivants***: **[Am. 66]**

a) ~~soit~~ chaque fois que la liste des règles est modifiée; **[Am. 67]**

b) ~~soit après soumission d'une~~***lorsqu'une*** demande de non-application de la STI ***a été soumise*** conformément à l'article 7; **[Am. 68]**

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.

c bis) lorsque les règles nationales n'ont pas encore été notifiées à la date de l'entrée en vigueur de la présente directive. *[Am. 69]*

1 bis. Dans un délai d'un mois après l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres communiquent à la Commission toute règle nationale existante qui n'a pas été notifiée avant cette date. **[Am. 70]**

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]. **[Am. 71]**

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 ***pour examen au moins trois mois avant la date prévue d'entrée en vigueur, en indiquant la raison de l'introduction, conformément à l'article 21 du règlement (UE) nº …/… [règlement instituant l'Agence]*** par les voies électroniques appropriées conformément à l'article 23 du présent règlement. **[Am. 72]**

4 bis. Lorsqu'ils communiquent une règle nationale existante ou une nouvelle règle, les États membres apportent la preuve de la nécessité de cette règle pour satisfaire à une exigence essentielle qui n'est pas déjà couverte par la STI concernée. Les États membres ne sont pas autorisés à communiquer une règle nationale sans en prouver la nécessité.

L'Agence dispose de deux mois pour examiner le projet de règle et faire une recommandation à la Commission. Cette dernière approuve ou rejette le projet de règle. Exclusivement en cas de mesures préventives d'urgence, les États membres peuvent adopter et appliquer une nouvelle règle sans délai, d'une validité de deux mois. Lorsqu'une telle règle concerne plusieurs États membres, la Commission, en coopération avec l'Agence et les autorités nationales de sécurité, se charge de l'harmonisation de la règle au niveau de l'Union.**[Am. 73]**

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 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

8. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, la classification des règles nationales notifiées en différents groupes afin de faciliter ***l'acceptation croisée dans les divers États membres et*** 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 à ces actes d'exécution, les règles nationales notifiées en application du présent article, et publie le registre correspondant. Ce registre comporte également une liste de tous les moyens nationaux acceptables de conformité.*** **[Am. 74]**

L'Agence classifie 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) nº …/… [règlement instituant l'Agence].

Article 15

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

1. En vue d'établir la déclaration «CE» de vérification, le demandeur s'adresse à l'organisme d'évaluation de la conformité notifié qu'il a choisi à cet effet pour qu'il applique la procédure de vérification «CE». Le demandeur peut être l'entité adjudicatrice ou le fabricant, ou leur mandataire dans 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. **[Am. 75]**

([1]) 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 (JO L 204 du 21.7.1998, p. 37).

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 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.

4. ~~Toute modification du dossier technique visé au paragraphe 3 qui a une incidence sur les vérifications effectuées~~***Tout réaménagement*** entraîne l'obligation d'établir une nouvelle déclaration «CE» de vérification. **[Am. 76]**

5. 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, les procédures de vérification établies conformément au paragraphe 7, point a), s'appliquent.

6. 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.

~~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.~~ **[Am. 78]**

7 bis. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 46 pour établir 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 la procédure de vérification en cas de règles nationales. **[Am. 79]**

7 ter. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, 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 qui doivent figurer dans le 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. **[Am. 80]**

Article 15 bis

Procédure d'établissement de la déclaration de vérification en cas de règles nationales

Les procédures d'établissement de la déclaration «CE» de vérification visées à l'article 15 s'appliquent également, le cas échéant, aux fins de l'établissement de la déclaration de vérification des règles nationales.

Les États membres désignent les organismes chargés de mettre en œuvre la procédure de vérification des règles nationales conformément au chapitre VI. **[Am. 77]**

Article 16

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 6 s'applique.

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.

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 ***et des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol qui ne sont pas des installations ERTMS*** situés ou exploités sur le territoire de son État membre. ***Les autorités nationales de sécurité tiennent compte de l'avis de l'Agence lorsque des corridors ou des tronçons transfrontaliers du réseau R-TET sont concernés.***

L'Agence autorise les infrastructures transfrontalières ayant un seul gestionnaire d'infrastructure.**[Am. 81]**

L'Agence ~~rend des décisions autorisant la mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol situés ou exploités~~ ***autorise l'ERTMS en coopérant étroitement avec les agences nationales de sécurité. Avant toute autorisation de l'ERTMS par l'Agence, il incombe à l'autorité nationale de sécurité de vérifier la compatibilité opérationnelle avec les réseaux nationaux. L'Agence veille à l'application uniforme de l'ERTMS*** dans ~~toute~~ l'Union. **[Am. 82]**

Dans le cas de l'ERTMS, l'Agence consulte l'autorité nationale de sécurité concernée dans le mois qui suit la réception du dossier complet de demande afin d'assurer un développement cohérent de l'ERTMS au sein de l'Union. L'autorité nationale de sécurité remet dans les deux mois à l'Agence un avis sur la compatibilité technique et opérationnelle du sous-système avec les véhicules dont l'exploitation est prévue sur ce réseau. L'Agence tient compte, dans toute la mesure du possible, de cet avis avant de délivrer l'autorisation et, en cas de désaccord, en informe l'autorité nationale de sécurité en donnant les motifs de son désaccord. Le présent article est sans préjudice des obligations qui incombent à l'Agence, en tant qu'autorité responsable du système, au titre du chapitre 6 du règlement (UE) n° …/… [règlement instituant l'Agence].

Si l'Agence n'est pas d'accord avec une conclusion négative d'une autorité nationale de sécurité, elle en informe ladite autorité en donnant les raisons de son désaccord. L'Agence et l'autorité nationale de sécurité coopèrent en vue de parvenir à une évaluation mutuellement acceptable. Si l'Agence et les autorités nationales de sécurité le jugent nécessaire, cette coopération inclut aussi le demandeur. S'il se révèle impossible de parvenir à une telle évaluation dans le mois qui suit la notification du désaccord de l'Agence à l'autorité nationale de sécurité, l'Agence prend sa décision finale à moins que l'autorité nationale de sécurité ait renvoyé le dossier pour arbitrage à la chambre de recours conformément à l'article 51 du règlement (UE) n° …/… [règlement instituant l'Agence]. Dans le mois qui suit la demande de l'autorité nationale de sécurité, la chambre de recours décide s'il convient de confirmer le projet de décision de l'Agence.

Toute décision refusant une autorisation de mise en service d'installations fixes est dûment motivée par l'Agence. Dans le mois qui suit la réception de la décision négative, le demandeur peut demander à l'Agence de revoir sa décision. Une telle demande s'accompagne d'un exposé des motifs. L'Agence dispose de deux mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision. Si le refus de l'Agence est confirmé, le demandeur peut former un recours auprès de la chambre de recours visée à l'article 51 du règlement (UE) n° …/… [règlement instituant l'Agence].**[Am. 83]**

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:

a) la déclaration CE de vérification;

b) 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;

c) 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 …/…/UE [directive relative à la sécurité ferroviaire].

c bis) la déclaration de vérification en cas de règles nationales. *[Am. 84]*

Dans le mois qui suit la réception de la demande, l'Agence ou l'autorité nationale de sécurité, selon leur compétence, informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations complémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin. **[Am. 85]**

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 (~~ ***et*** pour les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol ***qui ne sont pas des installations ERTMS*****) ou à l'Agence (pour les installations ERTMS et pour les infrastructures transfrontalières ayant un seul gestionnaire d'infrastructure**) 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. **[Am. 86]**

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:

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

b) elle est requise par la STI concernée; ou

c) 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~~***Les sous-systèmes mobiles*** 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. **[Am. 87]**

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.

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'~~ ***d'une*** autorisation de ~~mise sur le marché du~~ véhicule délivrée ~~par l'Agence~~ conformément au ~~paragraphe 5~~ ***présent article***. **[Am. 88]**

L'autorisation de véhicule mentionne:

a) le domaine d'utilisation;

b) les valeurs des paramètres définis dans les STI et, le cas échéant, dans les règles nationales comme étant pertinents pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation;

c) la conformité du véhicule avec les STI et les ensembles de règles nationales correspondants, au regard des paramètres visés au point b);

d) les conditions qui régissent l'utilisation du véhicule et toute autre restriction.*[Am. 89]*

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.~~ ***est délivrée sur la base d'un dossier relatif au véhicule ou au type de véhicule, élaboré par le demandeur et contenant des documents attestant des éléments suivants:***

— en ce qui concerne les sous-systèmes mobiles composant le véhicule:

a) la déclaration de vérification appropriée, conformément à l'article 19;

b) la compatibilité technique au sein du véhicule;

c) l'intégration sûre au sein du véhicule;

— en ce qui concerne le véhicule:

la compatibilité technique du véhicule avec les réseaux du domaine d'utilisation. **[Am. 90]**

La compatibilité technique est établie sur la base des STI pertinentes et, le cas échéant, des règles et registres nationaux. S'il est nécessaire de procéder à des essais pour obtenir les documents attestant de la compatibilité technique, les autorités nationales de sécurité concernées peuvent délivrer des autorisations temporaires permettant au demandeur d'utiliser le véhicule à des fins de vérifications pratiques sur le réseau. Le gestionnaire d'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour veiller à ce que tout essai ait lieu dans le mois suivant la réception de la demande du requérant. Le cas échéant, l'autorité nationale de sécurité prend des mesures afin que les essais aient lieu.

L'intégration sûre des sous-systèmes au sein du véhicule est établie sur la base des STI pertinentes, des méthodes de sécurité communes établies à l'article 6 de la directive …/…/UE [directive relative à la sécurité ferroviaire] et, le cas échéant, des règles nationales. **[Am. 91]**

3. L'***Agence délivre*** l'autorisation de ~~mise sur le marché d'un~~ véhicule ~~peut prévoir~~ ***après avoir examiné*** les ~~conditions d'utilisation du véhicule et d'autres restrictions~~ ***éléments du dossier visé 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 du demandeur. Dans un délai d'un mois, l'Agence indique au demandeur si le dossier est complet ou non. Toute décision négative portant sur une demande est dûment justifiée.***

Les autorisations sont reconnues dans tous les États membres.

L'Agence est pleinement responsable des autorisations qu'elle délivre. **[Am. 92]**

3 bis. ***Lors de la période de transition visée à l'article 50 bis, le demandeur peut choisir de demander l'autorisation de véhicule soit à l'Agence, soit à l'autorité nationale de sécurité compétente.*** **[Am. 94]**

~~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:~~

~~a) la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles composant le véhicule conformément à l'article 19;~~

~~b) 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;~~

~~c) 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].~~ **[Am. 93]**

5. ~~L'Agence prend les décisions visées au paragraphe 2 dans un délai raisonnable préétabli, en tout état~~***Toute décision refusant l'autorisation*** de ~~cause dans les quatre~~ ***véhicule est dûment motivée.*** Dans ***le*** mois qui ~~suivent~~ ***suit*** la réception de ~~toutes les informations pertinentes. Les autorisations en question sont valables dans tous les États membres~~ ***la décision négative, le demandeur peut demander à l'Agence ou à l'autorité nationale de sécurité, selon le cas, de revoir sa décision. L'Agence ou l'autorité nationale de sécurité dispose de deux mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.*** **[Am. 95]**

Si le refus de l'Agence est confirmé, le demandeur peut former un recours auprès de la chambre de recours visée à l'article 51 du règlement (UE) nº …/… [règlement instituant l'Agence]. **[Am. 96]**

Si la décision négative d'une autorité nationale de sécurité est confirmée, le demandeur peut faire appel devant l'organe d'appel désigné par l'État membre compétent conformément à l'article 17, paragraphe 3, de la directive …/… [directive relative à la sécurité ferroviaire]. Les États membres peuvent désigner leur organisme de contrôle institué en vertu de l'article 56 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil [1] ***aux fins de cette procédure de recours.*** **[Am. 97]**

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~~ ***modifier ou révoquer*** une autorisation de ~~mise sur le marché pour une série de véhicules. Les autorisations en question sont valables dans tous les États membres~~ ***véhicule s'il ne remplit plus les conditions auxquelles elle avait été délivrée, en motivant sa décision. L'Agence met à jour immédiatement le registre européen défini à l'Article 43 bis.***

Si une autorité nationale de sécurité estime qu'un véhicule autorisé ne satisfait pas à des exigences essentielles, elle en informe immédiatement l'Agence et d'autres autorités nationales de sécurité concernées. L'Agence décide des mesures à prendre dans un délai d'un mois. En cas de nécessité de prendre des mesures préventives urgentes, l'Agence peut restreindre ou suspendre immédiatement l'autorisation avant de prendre sa décision. **[Am. 98]**

7. ~~Le demandeur peut saisir la chambre de recours désignée~~***La Commission est habilitée à adopter des actes délégués*** conformément à l'article ~~51 du règlement (UE) nº…/… [instituant l'Agence] d'un recours contre les décisions de l'Agence ou son absence de réaction dans les délais visés au paragraphe 5.~~ ***46, au plus tard six mois après l'adoption de la présente directive, concernant des règles détaillées relatives à la procédure d'autorisation, y compris:***

a) des instructions détaillées décrivant et expliquant les exigences concernant l'autorisation de véhicule et la liste des documents requis;

b) les modalités de la procédure d'autorisation, comme le contenu et les délais applicables à chaque étape;

c) les critères d'évaluation des dossiers des demandeurs. **[Am. 99]**

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

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

---

([1]) Directive 2012/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

b) une nouvelle autorisation de ~~mise sur le marché de~~ véhicule est requise si des modifications ***importantes*** sont apportées aux valeurs des paramètres figurant dans l'autorisation ~~de mise sur le marché~~ ***véhicule*** déjà délivrée. **[Am. 100]**

~~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.~~ **[Am. 101]**

9 bis. Pour les véhicules circulant ou appelés à circuler exclusivement sur des infrastructures ferroviaires de réseaux ferroviaires isolés, l'autorisation peut également être accordée par les autorités nationales de sécurité des États membres dans lesquels le réseau est situé. Dans ces cas, le demandeur peut choisir de demander l'autorisation de véhicule soit à l'Agence, soit aux autorités nationales de sécurité compétentes.

Lors de la période de transition visée à l'article 50 bis, les autorités nationales de sécurité des États membres dans lesquels se situe un réseau ferroviaire isolé mettent en place des procédures communes d'autorisation de véhicules et veillent à reconnaître mutuellement les autorisations qu'elles délivrent. En cas de décisions contradictoires prises par ces autorités et en l'absence de toute décision mutuellement acceptable, l'Agence prend une décision conformément à l'article 16 du règlement (UE) nº …/… [règlement instituant l'Agence].

Si, au terme de la période de transition visée à l'article 50 bis, ces autorités n'ont pas établi les modalités nécessaires pour des procédures communes d'autorisation et la reconnaissance mutuelle des autorisations de véhicule, seule l'Agence délivrera les autorisations visées au présent article.

Si les modalités pour des procédures communes d'autorisation et la reconnaissance mutuelle des autorisations délivrées ont été établies, les autorités nationales de sécurité des États membres qui disposent de réseaux ferroviaires isolés peuvent continuer à délivrer des autorisations de véhicule, et le demandeur peut choisir de demander l'autorisation de véhicule soit à l'Agence, soit aux autorités nationales de sécurité compétentes, y compris au-delà de la période de transition visée à l'article 50 bis.

Dix ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès accomplis en matière d'interopérabilité sur le réseau ferroviaire isolé et soumet, le cas échéant, une proposition législative appropriée. **[Am. 102]**

Article 20 bis

Enregistrement des véhicules autorisés

Un véhicule pour lequel une autorisation a été délivrée conformément à l'article 20 doit, avant sa première utilisation, être enregistré à la demande du détenteur.

Lorsque c'est l'Agence qui a délivré l'autorisation, le véhicule est enregistré dans le registre européen, conformément à l'article 43 bis.

Lorsque la zone d'utilisation est limitée au territoire d'un État membre et que c'est l'autorité nationale de sécurité qui a délivré l'autorisation, le véhicule est enregistré dans le registre national des véhicules de cet État membre, conformément à l'article 43. **[Am. 103]**

Article 21

~~Mise en service~~***Utilisation*** de véhicules **[Am. 104]**

1. ~~Les entreprises ferroviaires ne mettent en service~~***Avant d'utiliser*** 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~~ ***dans le domaine d'utilisation précisé dans son autorisation, une entreprise ferroviaire veille,*** sur la base ~~des STI, des règles nationales et des registres concernés, ainsi que des méthodes~~ ***de son système de gestion*** de ***la*** 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~~. **[Am. 105]**

~~À cette fin, le~~

a) ***qu'une autorisation de*** véhicule ~~obtient d'abord l'autorisation de mise sur le marché du véhicule~~ ***a été délivrée*** conformément à l'article 20***., et que le véhicule est dûment enregistré***; **[Am. 106]**

a bis) la compatibilité technique du véhicule avec la ligne, sur la base du registre des infrastructures, des STI applicables ou de toute information pertinente que le gestionnaire de l'infrastructure lui fournit gratuitement et dans un délai raisonnable lorsque ce registre n'existe pas ou est incomplet; et *[Am. 107]*

a ter) la place du véhicule dans la composition du train au sein duquel il doit être utilisé, sur la base du système de gestion de la sécurité visé à l'article 9 de la directive relative à la sécurité ferroviaire et de la STI relative à l'exploitation et à la gestion du trafic. *[Am. 108]*

1 bis. Afin d'aider les entreprises ferroviaires à vérifier la compatibilité technique et l'intégration sûre du véhicule avec la ou les lignes, le gestionnaire de l'infrastructure communique aux entreprises ferroviaires, sur demande, des informations complémentaires relatives aux caractéristiques de la ou des lignes. **[Am. 109]**

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~~ ***au registre national*** des véhicules ~~visés~~ ***visé*** à l'article 43 ***et au registre européen visé à l'article 43 bis***. **[Am. 110]**

~~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:~~

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

~~b) une telle décision est requise par les STI concernées.~~ **[Am. 111]**

Article 22

Autorisation ~~de mise sur le marché d'un~~ ***par*** type de véhicule **[Am. 112]**

1. L'Agence***, ou, lors de la période de transition visée à l'article 50 bis, l'autorité nationale de sécurité,*** délivre des autorisations ~~de mise sur le marché de types~~ ***par type*** de ~~véhicules~~ ***véhicule***. **[Am. 113]**

L'Agence ~~donne~~ ***et les autorités nationales de sécurité donnent*** des informations détaillées sur les modalités d'obtention de l'autorisation ~~de mise sur le marché d'un~~ ***par*** type de véhicule. Un guide du demandeur décrivant et expliquant les exigences afférentes à ~~l'~~***ladite*** 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. **[Am. 114]**

2. Toutefois, lorsque l'Agence ***ou une autorité nationale de sécurité*** délivre une autorisation de ~~mise sur le marché d' un~~ véhicule, elle délivre simultanément l'autorisation ~~de mise sur le marché~~ du type de véhicule correspondant. **[Am. 115]**

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. **[Am. 116]**

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~~ ***par*** type de véhicule a été délivrée, les STI ou les règles nationales déterminent si l'autorisation ~~de mise sur le marché du~~ ***par*** 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~~ ***par*** 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. **[Am. 117]**

5. La déclaration de conformité avec le type est établie conformément à la décision 2010/713/UE .

6. La déclaration de conformité avec le type est établie en 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 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.

7. Les autorisations 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 visé à l'article 44.

Article 22 bis

Coopération entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité

Aux fins des articles 18, 20 et 22, l'Agence peut conclure des accords de coopération avec les autorités nationales de sécurité conformément à l'article 69 du règlement …/…/UE [règlement instituant l'Agence].

Ces accords peuvent être spécifiques ou génériques et concerner une ou plusieurs autorités nationales de sécurité. Ils comportent une description précise des tâches et des conditions des prestations à fournir, les échéances fixées à cette fin et la répartition proportionnelle des frais payés par le demandeur.

Ils peuvent aussi comporter des modalités de coopération spécifiques dans le cas de réseaux qui nécessitent une expertise spécifique pour des motifs géographiques, des motifs liés à une mise en place accélérée de l'ERTMS, des motifs d'écartement des rails ou des motifs historiques, en vue de réduire la charge administrative et les coûts pour le demandeur. Ces accords sont conclus avant que l'Agence soit habilitée à recevoir des demandes au titre de la présente directive, et en tout état de cause au plus tard dans les six mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 46, pour ces accords de coopération. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Cinq ans après la conclusion du premier accord de coopération, puis tous les trois ans, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation des accords de coopération conclus par l'Agence. **[Am. 118]**

CHAPITRE VI

NOTIFICATION DES ORGANISMES D'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ

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***, ainsi qu'une formation aux questions d'accessibilité***; **[Am. 119]**

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.

CHAPITRE VII

REGISTRES

Article 42

Système d'immatriculation des véhicules

1. Tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire 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~~ ***l'Agence lors de la délivrance de l'autorisation***. **[Am. 120]**

2. L'entreprise ferroviaire exploitant le véhicule appose sur celui-ci le NEV qui lui a été attribué ***et est responsable de l'enregistrement correct du véhicule***. **[Am. 121]**

3. Le NEV est précisé dans la décision 2007/756/CE de la Commission ([1]).

4. Un NEV unique est attribué à chaque véhicule, sauf indication contraire dans la décision 2007/756/CE.

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 l'Union, les États membres peuvent accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent.

Article 43

Registres nationaux des véhicules

1. Chaque État membre tient un registre des véhicules 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;

c) il est ~~accessible aux autorités nationales de sécurité et aux organismes d'enquête visés, respectivement, aux articles 16 et 21 de la directive […/… relative à la sécurité ferroviaire dans l'Union]; 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 européen ([2]), 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~~ ***public***. **[Am. 122]**

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.

2 bis. 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;

([1]) Décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE (JO L 305 du 23.11.2007, p. 30).

~~([2]) JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.~~

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

d) les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;

e) l'entité chargée de l'entretien. *[Am. 123]*

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 ce véhicule a été ~~mis en service~~ ***utilisé***. **[Am. 124]**

4. ~~Tant que les registres nationaux de véhicules des États membres ne sont pas reliés,~~ Chaque État membre met à jour son registre en intégrant les modifications apportées par un autre État membre dans son propre registre, pour les données qui le concernent. **[Am. 125]**

5. En cas de véhicules mis en service pour la première fois dans un pays tiers et, ultérieurement, ***utilisés*** dans un État membre, ce dernier veille à ce que les données du véhicule puissent être retrouvées via le registre national des véhicules ~~ou au moyen des dispositions d'un accord international~~. **[Am. 126]**

5 bis. Les registres nationaux des véhicules sont incorporés au registre européen des véhicules au terme de la période de transition visée à l'article 50 bis, sauf dans les cas visés à l'article 20, paragraphe 9 bis, selon les conditions fixées par ledit article. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, le format-type du document. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 48, paragraphe 3. **[Am. 127]**

Article 43 bis

Registre européen des véhicules

1. L'Agence tient un registre des véhicules mis en service dans l'Union. Ce registre répond aux critères suivants:

a) il respecte les spécifications communes visées au paragraphe 2;

b) il est tenu à jour par l'Agence;

c) il est public.

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

3. Le titulaire de l'immatriculation notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans le registre européen des véhicules, la destruction d'un véhicule ou la décision de ne plus immatriculer un véhicule, à l'Agence.

4. 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;

c) les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 44;

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

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

f) l'entité chargée de l'entretien.

Lorsque l'Agence délivre, renouvelle, modifie, suspend ou révoque une autorisation de véhicule, elle met à jour le registre sans délai.

5. Si un véhicule a été utilisé pour la première fois dans un pays tiers et est ensuite utilisé dans un État membre, cet État membre veille à ce que les données relatives au véhicule, qui comprennent au minimum les données sur le détenteur du véhicule, l'entité chargée de son entretien et les restrictions concernant son mode d'exploitation, puissent être retrouvées via le registre national des véhicules ou au moyen des dispositions d'un accord international. *[Am. 128]*

Article 44

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

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. Ce registre répond aux critères suivants:

a) il est public et accessible par voie électronique;

b) il respecte les spécifications communes visées au paragraphe 3;

~~c) il est relié à tous les registres nationaux de véhicules.~~ **[Am. 129]**

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.

2 bis. Ce registre mentionne au moins les informations suivantes pour chaque type de véhicule:

a) les caractéristiques techniques du type de véhicule, telles que définies dans les STI concernées;

b) le nom du constructeur;

c) les dates et les références des autorisations successives pour ce type de véhicule, y compris toute restriction ou retrait;

d) les caractéristiques de conception destinées aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées;

e) l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur.

Lorsque l'Agence délivre, renouvelle, modifie, suspend ou révoque une autorisation de mise en service de types de véhicules, elle met à jour le registre sans délai. **[Am. 130]**

Article 45

Registre de l'infrastructure

1. Chaque État membre ~~public un~~ ***veille à la publication d'un*** registre de l'infrastructure contenant les valeurs des paramètres de réseau de chaque sous-système ou partie de sous-système concernés. **[Am. 131]**

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***, dont des restrictions temporaires applicables pendant plus de six mois***. **[Am. 132]**

4. Chaque État membre ~~met~~ ***veille à ce que soit mis*** à jour le registre de l'infrastructure conformément à la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission ([1]). **[Am. 133]**

([1]) Décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire (JO L 256 du 1.10.2011, p. 1).

5. D'autres registres, tels que le registre de l'accessibilité~~, peuvent~~ ***pour les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées, sont*** également ~~être~~ associés au registre de l'infrastructure. **[Am. 134]**

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.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET 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 10***, à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 15, paragraphe 7 bis***, à l'article 20, paragraphe 7 et à l'article 22 bis, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une ~~durée indéterminée~~ ***période de cinq ans*** à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive].

La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir, au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période. **[Am. 135]**

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphe 10, à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 15, paragraphe 7 bis, à l'article 20, paragraphe 7 et à l'article 22 bis, paragraphe 4, 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, de l'article 5, paragraphe 10, de l'article 8, paragraphe 2, de l'article 15, paragraphe 7 bis, de l'article 20, paragraphe 7 et de l'article 22 bis, paragraphe 4, 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.

Article 48

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE du Conseil ([1]). 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'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l' article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

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

Article 49

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 6, 11 et 16 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 49 bis

Sanctions

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 46 pour établir un régime de sanctions en cas de non-respect des délais prévus par le présent règlement pour l'adoption de décisions par l'Agence. Elle définit également un régime d'indemnisation dans les cas où la chambre de recours prévue dans le règlement (UE) n° …/… [règlement instituant l'Agence] statue en faveur d'un destinataire d'une décision de l'Agence. Les sanctions et le régime d'indemnisation doivent être effectifs, proportionnés, non discriminatoires et dissuasifs. **[Am. 136]**

Article 50

Rapports et information

1. Tous les trois ans, et pour la première fois ~~trois~~ ***deux*** ans après la publication de la présente directive, 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 7 et de l'application du chapitre V. ***En fonction des résultats du rapport, la Commission propose des améliorations et un renforcement du rôle de l'Agence dans la mise en œuvre de l'interopérabilité.*** **[Am. 137]**

1 bis. Deux ans après la publication de la présente directive, et après avoir consulté les différents acteurs concernés, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès réalisés par l'Agence pour remplir ses nouvelles compétences et sur le fonctionnement de cette dernière. **[Am. 138]**

2. L'Agence élabore et met à jour régulièrement un outil capable de fournir, sur demande d'un État membre***, du Parlement européen*** ou de la Commission, une vue globale du niveau d'interopérabilité du système ferroviaire. Cet outil utilise les informations comprises dans les registres prévus au chapitre VII. **[Am. 139]**

([1]) Directive 96/48/CE du Conseil d 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (JO L 235 du 17.9.1996, p. 6).

Mercredi 26 février 2014

Article 50 bis

Régime transitoire

Sans préjudice de l'article 20, paragraphe 9 bis, à partir de quatre ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, les autorisations de véhicule visées aux articles 20 et 22 sont délivrées par l'Agence. Lors de cette période de transition, une autorisation de véhicule peut être délivrée par l'Agence ou par l'autorité nationale de sécurité compétente, selon le choix du demandeur.

L'Agence dispose de la capacité organisationnelle et des compétences nécessaires pour exécuter toutes les fonctions qui lui sont échues au titre des articles 18, 20 et 22, au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Afin de remplir ses obligations, l'Agence peut conclure des accords de coopération avec les autorités nationales de sécurité conformément à l'article 22 bis. **[Am. 140]**

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~~***un an*** après la date d'entrée en vigueur]. **[Am. 141]**

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~~ ***délégués*** correspondants visés à l'article 8, paragraphe 2, ***et à l'article 15, paragraphe 7 bis, et des actes d'exécution correspondants visés*** à l'article 14, paragraphe 8, à l'article 15, paragraphe 7 et à l'article 7, paragraphe 3, de la présente directive. **[Am. 142]**

Article 53

Recommandations et avis de l'Agence

L'Agence formule des recommandations et des avis conformément à l'article 15 du règlement (UE) n° …/… [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.

Article 54

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1er, 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~~***un an*** après la date d'entrée en vigueur]. 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. **[Am. 143]**

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.

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.

3. 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 de la présente directive ne s'appliquent ni à la République de Chypre ni à la République de Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

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 visés au premier alinéa dans un délai d'un an à compter de la réception de la demande.

Article 55

Abrogation

La directive 2008/57/CE telle que modifiée par les directives énumérées à l'annexe IV, partie A, est abrogée avec effet à compter du [~~deux ans~~***un an*** après la date d'entrée en vigueur], sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national desdites directives établis à l'annexe IV, partie B. **[Am. 144]**

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 V.

Article 56

Entrée en vigueur

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

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].

Article 57

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à … , le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*

Mercredi 26 février 2014

ANNEXE I

Éléments du système ferroviaire de l'Union

1. Réseau

Aux fins de la présente directive, le réseau de l'Union comporte les éléments suivants ***du réseau à grande vitesse défini par les points a), b) et c) et du réseau conventionnel tel que défini par les points d) à i)***:

a) lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h***, tout en permettant, dans des circonstances appropriées, d'atteindre des vitesses dépassant 300 km/h***,

b) lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h,

c) lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, qui ont un 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»,

d) lignes conventionnelles prévues pour le trafic des voyageurs,

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

f) lignes conventionnelles prévues pour le trafic des marchandises,

g) nœuds «voyageurs»,

h) nœuds «marchandises», y compris les terminaux intermodaux,

i) voies de raccordement entre les éléments ci-dessus. **[Am. 145]**

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 à longue distance et le transport de marchandises sur ce réseau afin de garantir l'exploitation sûre et harmonieuse du réseau et la gestion efficace du trafic.

2. Véhicules

Aux fins de la présente directive, les véhicules de l'Union comprennent tous les véhicules aptes à circuler sur tout ou partie du réseau de l'Union, y compris:

— 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,

— ***véhicules conçus pour circuler 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,***

— ***véhicules conçus pour circuler à une vitesse de l'ordre de 200 km/h sur des lignes à grande vitesse ou des lignes spécialement construites ou spécialement aménagées pour la grande vitesse lorsqu'ils sont compatibles avec les possibilités de ces lignes.***

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. **[Am. 146]**

— les wagons de marchandises, y compris ***les véhicules surbaissés conçus pour l'ensemble du réseau et*** les véhicules conçus pour le transport de camions, **[Am. 147]**

— 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.

Mercredi 26 février 2014

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 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 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.

2.6. Applications télématiques

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

a) les applications au service des voyageurs, y compris les systèmes d'information des voyageurs 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, y compris les éléments facilitant l'accessibilité pour les 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.

Mercredi 26 février 2014

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 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.

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 dégradée.

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/ou le contrôleur*** et ***de demander*** au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci. **[Am. 148]**

Il doit être possible ***de monter et de descendre d'un train en toute sécurité.*** Les ***mécanismes de fermeture et d'ouverture des*** portes ~~d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse~~***, la distance séparant le quai du train et les modalités de départ du train doivent garantir*** la sécurité des passagers. ***Les trains doivent être conçus de façon à empêcher les voyageurs d'être pris au piège.*** **[Am. 149]**

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 ***et/ou le conducteur***. **[Am. 150]**

Il faut communiquer aux voyageurs, de façon complète et sous une forme aisément compréhensible, toutes les règlementations locales nécessaires, aussi bien dans les gares que dans les trains (interdictions d'accès, entrées et sorties, règles de comportement, modalités pour personnes à mobilité réduite, signification de la signalisation, zones dangereuses, etc.). **[Am. 151]**

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 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 ***et topographiques*** qui prévalent. **[Am. 152]**

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 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 des règles d'exploitation des réseaux et des qualifications des conducteurs, ***du service technique, des agents de contrôle,*** du personnel de bord et du personnel des centres de contrôle doit garantir une exploitation sûre, compte tenu des exigences différentes des services transfrontaliers et intérieurs***. Il faut s'efforcer de parvenir, dans l'ensemble de l'Union, à un niveau de formation élevé assurant des qualifications supérieures.*** **[Am. 153]**

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 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 des règles d'exploitation des réseaux et des 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, 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 élaborés de sorte à garantir un maximum de possibilités d'échanges de données entre applications différentes et entre exploitants différents, 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 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 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

PARTIE A

Directives abrogées

avec la liste de ses modifications ultérieures

(visée à l'article 55)

Directive 2008/57/CE	(JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.)
Directive 2009/131/CE	(JO L 273 du 17.10.2009, p. 12.)
Directive 2011/18/UE	(JO L 57 du 2.3.2011, p. 21.)

PARTIE B

Délais de transposition en droit national

(visés à l'article 54)

Directive	Date limite de transposition
2008/57/CE	19 juillet 2010
2009/131/CE	19 juillet 2010
2011/18/UE	31 décembre 2011

ANNEXE V

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 2008/57/CE	Présente directive
Article 1er	Article 1er
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

Directive 2008/57/CE	Présente directive
—	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

Directive 2008/57/CE	Présente directive
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