



# UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

Bruxelles, le 7 octobre 2008  
(OR. en)

2006/0274 (COD)

PE-CONS 3669/08

TRANS 251  
CODEC 991

## ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

Objet: RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL  
modifiant le règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence  
ferroviaire européenne ("règlement instituant une Agence")

Conformément à l'article 251, paragraphe 3, du traité CE,  
ce document ne fera pas l'objet d'une approbation par le Conseil;  
il est uniquement destiné à l'information des délégués

**RÈGLEMENT (CE) N° .../2008 DU PARLEMENT EUROPÉEN  
ET DU CONSEIL**

**du**

**modifiant le règlement (CE) n° 881/2004 instituant une Agence ferroviaire européenne  
("règlement instituant une Agence")**

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

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 256 du 27.10.2007, p. 39.

<sup>2</sup> Avis du Parlement européen du 29 novembre 2007 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 3 mars 2008 (JO C 93 E du 15.4.2008, p. 1) et position du Parlement européen du 9 juillet 2008 (non encore parue au Journal officiel).

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004<sup>1</sup> a institué une Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée "Agence"), afin de contribuer sur le plan technique à la réalisation d'un espace ferroviaire européen sans frontières. Compte tenu de l'évolution de la législation communautaire dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires, de l'évolution du marché et de l'expérience acquise dans le cadre du fonctionnement de l'Agence ainsi que des relations entre l'Agence et la Commission, il est nécessaire d'apporter certaines modifications audit règlement et, notamment, d'ajouter certaines tâches.
- (2) Des règles nationales doivent être notifiées à la Commission conformément à la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte)<sup>2</sup> (ci-après dénommée "directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire") et à la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (directive sur la sécurité ferroviaire)<sup>3</sup>. Les deux ensembles de règles devraient dès lors être examinés afin d'évaluer, en particulier, s'ils sont compatibles avec les méthodes de sécurité communes et les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vigueur et s'ils permettent d'atteindre les objectifs de sécurité communs en vigueur.

---

<sup>1</sup> JO L 164 du 30.4.2004, p. 1. Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

<sup>2</sup> JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

<sup>3</sup> JO L 164 du 30.4.2004, p. 44. Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.

- (3) Afin de simplifier la procédure d'autorisation de mise en service de véhicules ferroviaires qui ne sont pas conformes aux STI applicables, il convient de classer l'ensemble des règles techniques et de sécurité en vigueur dans chaque État membre en trois groupes et de présenter les résultats de cette classification dans un document de référence. L'Agence est donc appelée à élaborer un projet permettant la création et la mise à jour de ce document en établissant, pour chaque paramètre technique pertinent, la correspondance des règles nationales et en fournissant des avis techniques ad hoc sur des aspects spécifiques des projets d'acceptation réciproque. Après avoir examiné la liste des paramètres, l'Agence peut en recommander la modification.
- (4) Du fait de ses attributions juridiques et de sa grande compétence technique, l'Agence est l'entité qui devrait donner des éclaircissements sur les questions complexes découlant des activités du secteur. C'est pourquoi, dans le cadre des procédures d'autorisation de mise en service de véhicules, il devrait être possible de demander à l'Agence d'émettre des avis techniques lorsqu'une autorité nationale de sécurité rend une décision négative, ou d'émettre un avis sur l'équivalence des règles nationales au regard des paramètres techniques établis dans la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire.
- (5) Il devrait être possible de demander à l'Agence un avis sur des modifications urgentes à apporter aux STI.

- (6) En vertu de l'article 13 du règlement (CE) n° 881/2004, l'Agence peut surveiller la qualité des travaux des organismes notifiés par les États membres. Une étude réalisée par la Commission a montré que les critères à respecter pour la notification de ces organismes peuvent être interprétés de manière très large. Sans préjudice de la responsabilité des États membres dans le choix des organismes qu'ils notifient et dans les contrôles qu'ils effectuent pour vérifier le respect de ces critères, il est important d'évaluer l'impact de telles divergences d'interprétation et de vérifier qu'elles ne créent pas des difficultés sur le plan de la reconnaissance mutuelle des certificats de conformité et de la déclaration "CE" de vérification. Il convient donc que l'Agence puisse, à la demande de la Commission, surveiller les activités des organismes notifiés et, si cela se justifie, opérer des contrôles en vue de garantir que les critères visés par la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire sont respectés par l'organisme notifié en cause.
- (7) L'article 15 du règlement (CE) n° 881/2004 autorise l'Agence à évaluer sous l'angle de l'interopérabilité, à la demande de la Commission, certaines demandes de financement communautaire pour des projets de réalisation d'infrastructure ferroviaire. La définition de ces projets devrait être élargie afin de pouvoir évaluer aussi la cohérence du système, comme par exemple dans le cas de projets de mise en œuvre du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

- (8) À la suite d'événements d'importance internationale, en particulier de l'entrée en vigueur de la convention de 1999 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), il convient de demander à l'Agence d'évaluer la relation entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs, notamment dans le domaine de l'entretien, dans le prolongement de ses travaux en matière de certification des ateliers d'entretien. Dans ce contexte, l'Agence devrait pouvoir adresser des recommandations concernant la mise en œuvre du système de certification d'entretien conformément à l'article 14 bis de la directive sur la sécurité ferroviaire.
- (9) Lors de la mise au point des programmes de certification des entités chargées de l'entretien et des ateliers d'entretien, l'agence devrait s'assurer que ces programmes correspondent aux responsabilités déjà dévolues aux entreprises ferroviaires et au rôle futur des entités chargées de l'entretien. Ces programmes devraient simplifier la procédure de certification des entreprises ferroviaires en matière de sécurité et éviter une charge administrative excessive ainsi que des doubles contrôles, inspections et/ou audits.
- (10) L'Agence joue un rôle majeur dans le déploiement futur de l'ERTMS dans l'ensemble du système ferroviaire. À cette fin, il convient de veiller à la cohérence du calendrier des plans nationaux de migration.

- (11) À la suite de l'adoption du troisième paquet ferroviaire, il convient de faire référence à la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté<sup>1</sup>, ci-après dénommée "directive sur les conducteurs de trains", qui confie plusieurs tâches à l'Agence et lui donne aussi la possibilité d'adresser des recommandations.
- (12) La version de l'ERTMS adoptée par la Commission le 23 avril 2008 devrait permettre aux entreprises ferroviaires qui ont investi dans du matériel roulant interopérable de garantir un retour sur investissement approprié. Cette version devrait être complétée par des spécifications d'essai harmonisées. Toute spécification supplémentaire exigée par une autorité nationale de sécurité ne devrait pas empêcher indûment la circulation de matériel roulant équipé de futures versions de l'ERTMS ou de la version adoptée par la Commission le 23 avril 2008 sur des lignes d'ores et déjà équipées conformément à cette dernière.
- (13) Afin de favoriser l'interopérabilité, l'Agence devrait évaluer les incidences de l'adaptation vers la version de l'ERTMS 2.3.0 de toute version de l'ERTMS installée avant la version adoptée par la Commission le 23 avril 2008.

---

<sup>1</sup> JO L 315 du 3.12.2007, p. 51.

- (14) En ce qui concerne le personnel ferroviaire, l'Agence devrait aussi préciser quelles sont les possibilités de certification des autres membres du personnel de bord accomplissant des tâches déterminantes pour la sécurité et évaluer les répercussions de ces différentes possibilités. Il est prévu que l'Agence s'attache à préciser des critères pour définir les compétences professionnelles non seulement des conducteurs de train et des autres membres du personnel de bord effectuant des tâches déterminantes pour la sécurité, mais aussi des autres membres du personnel s'occupant du fonctionnement et de l'entretien du système ferroviaire.
- (15) La directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire et la directive sur la sécurité ferroviaire prévoient divers types de document, à savoir les déclarations "CE" de vérification, les licences et les certificats de sécurité ainsi que les règles nationales notifiées à la Commission. Il devrait donc incomber à l'Agence de veiller à ce que le public ait accès à ces documents ainsi qu'aux registres nationaux des véhicules et de l'infrastructure et aux registres tenus par l'Agence.
- (16) Il convient que l'Agence examine quelles doivent être les recettes appropriées pour les tâches liées à l'accessibilité des documents et registres, conformément à l'article 38, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 881/2004.

- (17) Plusieurs initiatives concernant le développement et la mise en œuvre de l'ERTMS ont été prises depuis l'adoption du deuxième paquet ferroviaire. Il s'agit d'initiatives telles que la signature d'un accord de coopération entre la Commission et les différents acteurs du secteur, la mise en place d'un comité directeur pour la mise en œuvre de cet accord de coopération, l'adoption, par la Commission, d'une communication au Parlement européen et au Conseil sur le déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS, la désignation par la Commission, d'un coordinateur européen pour le projet ERTMS, projet prioritaire d'intérêt communautaire, la définition du rôle de l'Agence en tant qu'autorité du système dans le cadre des différents programmes de travail annuels et l'adoption de la STI "contrôle-commande et signalisation" dans le domaine du rail conventionnel<sup>1</sup>. Compte tenu de l'importance grandissante de la contribution de l'Agence dans ce domaine, il convient de préciser ses tâches.
- (18) L'Agence dispose actuellement d'un nombre important d'experts qualifiés dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité du système ferroviaire européen. Il convient donc qu'elle puisse effectuer des tâches ponctuelles à la demande de la Commission, à condition qu'elles soient compatibles avec la mission de l'Agence et conformes aux autres priorités de l'Agence. Dans ce contexte, le directeur exécutif de l'Agence devrait évaluer la possibilité de fournir cette aide et rendre compte de celle-ci au moins une fois par an au conseil d'administration. Le conseil d'administration peut évaluer ce compte rendu conformément aux pouvoirs qui lui sont conférés par le règlement (CE) n° 881/2004.

---

<sup>1</sup> Décision 2006/679/CE de la Commission du 28 mars 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 284 du 16.10.2006, p. 1).

- (19) Pendant sa première année d'existence, l'Agence a intensivement recruté des gestionnaires de projets disposant de contrats d'une durée maximale de cinq ans, ce qui implique qu'un grand nombre de membres du personnel technique devra quitter l'Agence en peu de temps. Afin de pouvoir disposer de compétences techniques adéquates en termes d'effectifs et de qualité et de prévenir des difficultés éventuelles dans les procédures de recrutement, l'Agence devrait être autorisée à proroger de trois ans les contrats de travail du personnel particulièrement qualifié.
- (20) Afin de permettre une meilleure synchronisation avec le processus de décision budgétaire, il convient de modifier la date limite d'adoption du programme de travail annuel de l'Agence.
- (21) Le programme de travail de l'Agence devrait préciser l'objectif et le ou les destinataires de chaque activité. Il convient également d'informer la Commission des résultats techniques de chaque activité, cette information allant bien au delà du rapport général adressé à toutes les institutions.
- (22) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'extension de la mission de l'Agence afin de prévoir sa participation à la simplification de la procédure communautaire de certification des véhicules ferroviaires, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (23) Le règlement (CE) n° 881/2004 devrait donc être modifié en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

*Modifications*

Le règlement (CE) n° 881/2004 est modifié comme suit:

1) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 2*

*Typologie des actes de l'Agence*

L'Agence peut:

- a) adresser des recommandations à la Commission concernant l'application des articles 6, 7, 9 ter, 12, 14, 16, 16 bis, 16 ter, 16 quater, 17 et 18; et
- b) émettre des avis à l'intention de la Commission, en application des articles 9 bis, 10, 13 et 15, et des autorités concernées des États membres, en application de l'article 10."

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

"1. Pour l'élaboration des recommandations prévues aux articles 6, 7, 9 ter, 12, 14, 16, 17 et 18, l'Agence établit un nombre limité de groupes de travail.";

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

"3. Les autorités nationales de sécurité *visées* à l'article 16 de la directive sur la sécurité ferroviaire, ou, selon le sujet, les autorités nationales compétentes, désignent leurs représentants pour les groupes de travail auxquels elles souhaitent participer."

3) L'article 8 est supprimé.

4) Le titre de chapitre suivant est inséré après l'article 9:

"CHAPITRE 2 bis  
RÈGLES NATIONALES, ACCEPTATION RÉCIPROQUE ET AVIS TECHNIQUES".

5) Les articles suivants sont insérés:

*"Article 9 bis*

*Règles nationales*

1. À la demande de la Commission, l'Agence procède à un examen technique des nouvelles règles nationales soumises à la Commission conformément à l'article 8 de la directive sur la sécurité ferroviaire ou à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte)\* (ci-après dénommée "directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire").

2. L'Agence examine si les règles visées au paragraphe 1 sont compatibles avec les MSC et les STI en vigueur. Elle examine aussi si ces règles permettent d'atteindre les OSC en vigueur.
3. Si, après avoir pris en compte les raisons avancées par les États membres, l'Agence estime qu'une de ces règles est incompatible avec les STI ou les MSC ou qu'elle ne permet pas d'atteindre les OSC, elle soumet un avis à la Commission dans les deux mois qui suivent la date à laquelle la Commission lui a transmis les règles.

*Article 9 ter*

*Classification des règles nationales*

1. L'Agence facilite l'acceptation des véhicules mis en service dans un État membre par les autres États membres conformément aux procédures prévues aux paragraphes 2 à 4.
2. Au plus tard le 19 janvier 2009, l'Agence réexamine la liste des paramètres figurant à la section 1 de l'annexe VII de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire et émet les recommandations qu'elle estime appropriées à l'intention de la Commission.

3. L'Agence élabore un projet de document de référence permettant de mettre en correspondance toutes les règles nationales appliquées par les États membres pour la mise en service de véhicules. Ce document contient, pour chacun des paramètres énumérés à l'annexe VII de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, les règles nationales de chaque État membre, et indique le groupe, visé à la section 2 de ladite annexe, auquel ces règles appartiennent. Ces règles comportent celles qui ont été notifiées au titre de l'article 17, paragraphe 3, de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, y compris celles qui ont été notifiées à la suite de l'adoption des STI (cas spécifiques, points ouverts, dérogations) et celles qui ont été notifiées au titre de l'article 8 de la directive sur la sécurité ferroviaire.
4. En vue de réduire progressivement les règles nationales relevant du groupe B visé à la section 2 de l'annexe VII de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, l'Agence élabore régulièrement un projet de mise à jour du document de référence et le transmet à la Commission. La première version du document est présentée à la Commission au plus tard le...<sup>+</sup>.
5. Aux fins de la mise en œuvre du présent article, l'Agence recourt à la coopération des autorités nationales de sécurité, établie en vertu de l'article 6, paragraphe 5, et crée un groupe de travail conformément aux principes énoncés à l'article 3.

---

\* JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.";

---

<sup>+</sup> JO: un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

6) À l'article 10, les paragraphes suivants sont insérés:

"2 bis. L'Agence peut être invitée à donner des avis techniques:

- a) par une autorité nationale de sécurité ou par la Commission, sur l'équivalence des règles nationales pour un ou plusieurs des paramètres énumérés à la section 1 de l'annexe VII de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire;
- b) par l'instance d'appel compétente visée à l'article 21, paragraphe 7, de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, lorsqu'une autorité nationale de sécurité compétente décide de refuser la mise en service d'un véhicule ferroviaire.

2 ter. L'Agence peut être invitée par la Commission à donner des avis techniques sur des modifications urgentes à apporter aux STI, conformément à l'article 7, paragraphe 1, de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire."

7) L'article 11 est supprimé.

8) L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 13*

*Organismes notifiés*

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

2. Sans préjudice de la responsabilité des États membres, l'Agence, à la demande de la Commission lorsque celle-ci, conformément à l'article 28, paragraphe 4, de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, estime qu'un organisme notifié ne satisfait pas aux critères visés à l'annexe VIII de ladite directive, opère des contrôles en vue de garantir que ces critères sont respectés. L'Agence émet un avis à l'intention de la Commission."

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

*"Article 15*

*Interopérabilité au sein du système ferroviaire communautaire*

Sans préjudice des dérogations prévues à l'article 9 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, l'Agence examine, sous l'angle de l'interopérabilité, à la demande de la Commission, tout projet de conception et/ou de construction, de renouvellement ou de réaménagement du sous-système pour lequel une demande de concours financier communautaire est présentée. L'Agence rend un avis sur la conformité du projet avec les STI pertinentes dans un délai à convenir avec la Commission en fonction de l'importance du projet et des ressources disponibles, mais qui ne peut être supérieur à deux mois."

10) Le titre de chapitre suivant est inséré immédiatement avant l'article 16:

"CHAPITRE 3 bis  
ENTRETIEN DES VÉHICULES".

11) L'alinéa suivant est ajouté à l'article 16:

"Ces recommandations sont conformes aux responsabilités déjà dévolues aux entreprises ferroviaires, ainsi que prévu à l'article 4 de la directive sur la sécurité ferroviaire, et à l'entité chargée de l'entretien, ainsi que prévu à l'article 14 bis de ladite directive, et tiennent pleinement compte des mécanismes de certification des entreprises ferroviaires et des entités chargées de l'entretien."

12) L'article suivant est inséré:

*"Article 16 bis*

*Certification des entités chargées de l'entretien*

1. L'Agence envoie à la Commission, au plus tard le ...<sup>+</sup>, une recommandation en vue de la mise en œuvre du système de certification des entités chargées de l'entretien, conformément à l'article 14 bis, paragraphe 5, de la directive sur la sécurité ferroviaire.

L'évaluation et la recommandation de l'Agence portent en particulier sur les aspects suivants, en tenant dûment compte des relations qu'une entité chargée de l'entretien peut avoir avec d'autres parties, comme les détenteurs, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures:

a) le fait que l'entité chargée de l'entretien dispose ou non de systèmes adéquats, y compris de procédures de fonctionnement et de gestion, pour assurer l'entretien effectif et sûr des véhicules;

---

<sup>+</sup> JO: 18 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

- b) le contenu et les caractéristiques d'un système de certification adapté à l'entretien des wagons;
  - c) le type d'organismes compétents pour émettre une certification et les exigences à imposer à ces organismes;
  - d) le format et la validité des certificats à délivrer aux entités chargées de l'entretien;
  - e) les inspections et contrôles techniques et opérationnels.
2. Dans un délai de trois ans à compter de l'adoption par la Commission du système de certification d'entretien visé à l'article 14 bis, paragraphe 5, de la directive sur la sécurité ferroviaire, l'Agence adresse à la Commission un rapport évaluant la mise en œuvre de ce système. Dans le même délai, l'Agence adresse également à la Commission une recommandation afin de définir le contenu et les spécifications d'un système de certification analogue pour les entités chargées de l'entretien d'autres véhicules, tels que locomotives, voitures particulières, rames diesel et rames électriques.
3. L'Agence analyse les autres mesures arrêtées conformément à l'article 14 bis, paragraphe 8, de la directive sur la sécurité ferroviaire dans le contexte de son rapport sur les résultats en matière de sécurité mentionné à l'article 9, paragraphe 2, du présent règlement."

13) Le titre de chapitre suivant est inséré immédiatement après l'article 16 bis:

"CHAPITRE 3 ter  
PERSONNEL FERROVIAIRE".

14) L'article suivant est inséré:

*"Article 16 ter  
Conducteurs de train*

1. Pour ce qui concerne la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté\* (ci-après dénommée "directive sur les conducteurs de trains"), l'Agence:

- a) prépare un projet de modèle communautaire pour la licence, l'attestation et la copie certifiée conforme de l'attestation ainsi que leurs caractéristiques physiques, en tenant compte des mesures de lutte contre la contrefaçon;
- b) coopère avec les autorités compétentes en vue d'assurer l'interopérabilité des registres des licences délivrées aux conducteurs de train. À cette fin, l'Agence prépare un projet relatif aux paramètres fondamentaux des registres à établir, tels que les données à enregistrer, leur format et le protocole d'échange de données, les droits d'accès, la durée de conservation des données et les procédures à suivre en cas de faillite;

- c) prépare un projet de critères communautaires pour le choix des examinateurs et des examens;
- d) évalue l'évolution de la certification des conducteurs de train en soumettant à la Commission, au plus tard quatre ans après l'adoption des paramètres fondamentaux des registres, ainsi que prévu à l'article 22, paragraphe 4, de la directive sur les conducteurs de trains, un rapport exposant, s'il y a lieu, les améliorations à apporter au système et des mesures concernant l'examen théorique et pratique destiné à vérifier les connaissances professionnelles des candidats pour l'attestation harmonisée relative au matériel roulant et à l'infrastructure concernée;
- e) étudie, au plus tard le 4 décembre 2012, la possibilité d'utiliser une carte à puce combinant la licence et les attestations prévues à l'article 4 de la directive sur les conducteurs de trains et prépare une analyse coûts/avantages de cette carte. L'Agence élabore un projet de spécifications techniques et fonctionnelles de cette carte à puce;
- f) assiste les États membres dans leur coopération pour la mise en œuvre de la directive sur les conducteurs de trains et organise les réunions appropriées avec les représentants des autorités compétentes;

- g) si la Commission l'y invite, réalise une analyse coûts/avantages de l'application des dispositions de la directive sur les conducteurs de trains aux conducteurs de train opérant exclusivement sur le territoire de l'État membre demandeur. Cette analyse porte sur une période de dix ans. Elle est soumise à la Commission dans les deux ans suivant l'établissement des registres conformément à l'article 37, point 1), de la directive sur les conducteurs de trains;
- h) si la Commission l'y invite, effectue une autre analyse coûts/avantages, qu'elle devra soumettre à la Commission au plus tard douze mois avant l'expiration de la période d'exemption temporaire éventuellement accordée par la Commission;
- i) veille à ce que le système établi au titre de l'article 22, paragraphe 2, points a) et b), de la directive sur les conducteurs de trains soit conforme au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données\*\*.

2. Pour ce qui concerne la directive sur les conducteurs de trains, l'Agence émet des recommandations sur:

- a) des modifications des codes communautaires pour les différents types des catégories A et B visés à l'article 4, paragraphe 3, de la directive sur les conducteurs de trains;

- b) les codes renvoyant aux informations additionnelles ou aux restrictions médicales à l'utilisation imposées par une autorité compétente conformément à l'annexe II de la directive sur les conducteurs de trains.
3. L'Agence peut présenter aux autorités compétentes une demande motivée pour obtenir des renseignements sur l'état des licences délivrées aux conducteurs de train.

---

\* JO L 315 du 3.12.2007, p. 51.

\*\* JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.";

- 15) L'article suivant est inséré:

*"Article 16 quater*

*Autres personnels de bord*

Conformément à l'article 28 de la directive sur les conducteurs de trains, l'Agence détermine, dans un rapport à présenter au plus tard le 4 juin 2009, en tenant compte de la STI "Exploitation et gestion du trafic" élaborée en vertu des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, le profil et les tâches des autres personnels de bord accomplissant des tâches déterminantes pour la sécurité, dont les qualifications professionnelles concourent ainsi à la sécurité ferroviaire, qui devraient être réglementés au niveau communautaire au moyen d'un système de licences et/ou d'attestations pouvant être analogue à celui qui est mis en place par la directive sur les conducteurs de trains."

16) À l'article 17, le titre et le paragraphe 1 sont remplacés par le texte suivant:

*"Article 17*

*Compétences professionnelles et formation*

1. L'Agence formule des recommandations sur le choix des critères communs servant à la définition des compétences professionnelles et à l'évaluation du personnel qui contribue à l'exploitation et à l'entretien du système ferroviaire mais qui n'est pas couvert par les articles 16 ter ou 16 quater."

17) Le titre de chapitre suivant est inséré immédiatement après l'article 17:

"CHAPITRE 3 quater

REGISTRES ET BASE DE DONNÉES PUBLIQUE DE L'AGENCE".

18) L'article 18 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 18*

*Registres*

1. L'Agence élabore et recommande à la Commission des spécifications communes pour:
  - a) les registres nationaux des véhicules, conformément à l'article 33 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, y compris les modalités de l'échange de données et un formulaire type pour la demande d'immatriculation;

- b) le registre européen des types de véhicules autorisés, conformément à l'article 34 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, y compris les modalités de l'échange de données avec les autorités nationales de sécurité;
- c) le registre de l'infrastructure, conformément à l'article 35 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire.

2. L'Agence établit et tient un registre des types de véhicules dont les États membres autorisent la mise en service sur le réseau ferroviaire dans la Communauté, conformément à l'article 34 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire. Elle élabore aussi un projet de modèle de déclaration de conformité au type, conformément à l'article 26, paragraphe 4, de ladite directive."

19) L'article 19 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 19*

*Accessibilité des documents et des registres*

1. L'Agence met à la disposition du public les documents et registres suivants, prévus par la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire et la directive sur la sécurité ferroviaire:

- a) les déclarations CE de vérification des sous-systèmes;
- b) les déclarations CE de conformité des constituants, dont disposent les autorités nationales de sécurité;

- c) les licences délivrées conformément à la directive 95/18/CE;
- d) les certificats de sécurité délivrés conformément à l'article 10 de la directive sur la sécurité ferroviaire;
- e) les rapports d'enquête transmis à l'Agence conformément à l'article 24 de la directive sur la sécurité ferroviaire;
- f) les règles nationales notifiées à la Commission conformément à l'article 8 de la directive sur la sécurité ferroviaire ainsi qu'à l'article 5, paragraphe 6, et à l'article 17, paragraphe 3, de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire;
- g) le lien vers les registres nationaux des véhicules;
- h) le lien vers les registres de l'infrastructure;
- i) le registre européen des types autorisés de véhicules;
- j) le registre des demandes de modifications et des modifications envisagées des spécifications de l'ERTMS;
- k) le registre des codes des détenteurs de véhicules tenu par l'Agence conformément à la STI "Exploitation et gestion du trafic".

2. Les modalités pratiques de la transmission des documents visés au paragraphe 1 sont examinées et arrêtées d'un commun accord par les États membres et la Commission, sur la base d'un projet de l'Agence.
3. Lorsqu'ils transmettent les documents visés au paragraphe 1, les organismes concernés peuvent préciser quels sont les documents qui ne peuvent pas être mis à la disposition du public pour des raisons de sûreté.
4. Les autorités nationales responsables de la délivrance des documents visés au paragraphe 1, points c) et d), notifient à l'Agence, dans un délai d'un mois, chaque décision prise de délivrer, renouveler, modifier ou révoquer lesdits documents.
5. L'Agence peut ajouter dans cette base de données publique tout document public ou lien pertinent au regard des objectifs du présent règlement."

20) Le titre du chapitre 4 est remplacé par le texte suivant:

"TÂCHES PARTICULIÈRES".

21) Les articles suivants sont insérés:

*"Article 21 bis*

*ERTMS*

1. L'Agence, en coordination avec la Commission, accomplit les tâches décrites aux paragraphes 2 à 5 en vue de:
  - a) garantir un développement cohérent de l'ERTMS;
  - b) contribuer à la conformité de l'équipement ERTMS, tel que mis en œuvre dans les États membres, avec les spécifications en vigueur.
2. L'Agence met en place une procédure de gestion des demandes de modifications à apporter aux spécifications de l'ERTMS. À cette fin, elle établit et tient un registre des demandes de modifications et des modifications envisagées des spécifications de l'ERTMS.

L'Agence ne recommande l'adoption d'une nouvelle version que si la version précédente a été déployée à concurrence d'un taux suffisant. L'élaboration de nouvelles versions ne peut porter préjudice au taux de déploiement de l'ERTMS, ni à la stabilité des spécifications nécessaire à l'optimisation de la production de l'équipement ERTMS, ni au retour sur investissement des entreprises ferroviaires, ni à la planification efficace du déploiement de l'ERTMS.

3. L'Agence soutient les travaux de la Commission en ce qui concerne l'élaboration d'un plan de déploiement de l'ERTMS pour l'Union et la coordination de l'installation de l'ERTMS le long des corridors transeuropéens de transport.
4. L'Agence élabore une stratégie de gestion des différentes versions de l'ERTMS en vue d'assurer la compatibilité technique et opérationnelle entre réseaux et véhicules équipés de versions différentes et de fournir des incitations à la mise en œuvre rapide de la version en vigueur et d'éventuelles versions plus récentes.

Conformément à l'article 6, paragraphe 9, de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire, l'Agence veille à ce que les versions successives de l'équipement ERTMS soient compatibles avec l'existant, à partir de la version adoptée par la Commission le 23 avril 2008.

En ce qui concerne les équipements ERTMS qui ont été mis en service avant le 23 avril 2008 ou dont l'installation ou la mise à jour étaient à un stade de déploiement avancé à cette date, l'Agence prépare un rapport d'évaluation qui identifie:

- a) les coûts additionnels devant être supportés par ceux qui ont mis en œuvre précocement le système suite à l'introduction de la version adoptée par la Commission le 23 avril 2008;

- b) tous les mécanismes possibles, y compris financiers, visant à encourager le passage des versions précédentes vers la version visée au point a).

La Commission prend les mesures appropriées dans un délai d'un an suivant la date à laquelle elle a reçu le rapport d'évaluation de l'Agence.

- 5. L'Agence crée et préside un groupe de travail ad hoc d'organismes notifiés en vue de s'assurer que les procédures de vérification CE effectuées par des organismes notifiés dans le contexte de projets de l'ERTMS spécifiques sont appliquées de façon cohérente. Par ailleurs, l'Agence coopère avec les autorités nationales de sécurité en vue de s'assurer que les procédures d'autorisation de mise en service sont appliquées de façon cohérente. Lorsque l'Agence estime qu'il y a un risque de manque de compatibilité technique et opérationnelle entre les réseaux et les véhicules dotés d'équipements soumis à ces procédures, elle informe la Commission, qui prend les mesures appropriées.
- 6. Si des incompatibilités techniques apparaissent entre les réseaux et les véhicules dans le cadre de projets de l'ERTMS spécifiques, les organismes notifiés et les autorités nationales de sécurité veillent à ce que l'Agence soit en mesure d'obtenir toute information pertinente sur les procédures de vérification CE et de mise en service ainsi que sur les conditions d'exploitation. Si nécessaire, l'Agence recommande à la Commission les mesures appropriées.

7. L'Agence évalue la procédure de certification de l'équipement ERTMS en adressant à la Commission, au plus tard le ...<sup>+</sup> un rapport recommandant, s'il y a lieu, des améliorations à apporter.
8. Sur la base du rapport visé au paragraphe 7, la Commission estime les coûts et les avantages de l'utilisation d'un type unique de matériel de laboratoire, d'une voie unique de référence et/ou d'un organisme unique de certification au niveau communautaire. Cet organisme de certification satisfait aux critères fixés à l'annexe VIII de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire. La Commission peut présenter un rapport et, s'il y a lieu, une proposition législative visant à améliorer le système de certification de l'ERTMS.

*Article 21 ter*

*Assistance à la Commission*

1. Dans les limites de l'article 30, paragraphe 2, point b), l'Agence assiste la Commission, à la demande de celle-ci, dans la mise en œuvre de la législation communautaire destinée à améliorer le niveau d'interopérabilité des systèmes ferroviaires et à mettre au point une approche commune de la sécurité sur le système ferroviaire européen.

---

<sup>+</sup> Deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Cette assistance, qui a une durée et une ampleur limitées, est accordée sans préjudice de toutes les autres tâches dévolues à l'Agence par le présent règlement et peut comprendre:
  - a) la communication d'informations sur la manière dont des aspects précis de la législation communautaire sont mis en œuvre;
  - b) la fourniture d'avis techniques dans des matières nécessitant un savoir-faire spécial;
  - c) la collecte d'informations par le biais de la coopération des autorités nationales de sécurité et des organismes d'enquête, prévue à l'article 6, paragraphe 5.
3. Au moins une fois par an, le directeur exécutif rend compte au conseil d'administration de la mise en œuvre du présent article, y compris de son incidence sur les ressources".

22) À l'article 24, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

- "3. Sans préjudice de l'article 26, paragraphe 1, le personnel de l'Agence est composé:
- d'employés temporaires recrutés par l'Agence pour une durée maximale de cinq ans parmi des professionnels du secteur sur la base de leurs qualifications et de leur expérience en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;
  - de fonctionnaires affectés ou détachés par la Commission ou par les États membres pour une durée maximale de cinq ans; et

- d'autres agents, selon la définition qui en est donnée dans le régime applicable aux autres agents des Communautés européennes, chargés de tâches d'exécution ou de secrétariat.

Pendant les dix premières années de fonctionnement de l'Agence, la période de cinq ans visée au premier alinéa, premier tiret, peut être prorogée d'une période maximale de trois ans lorsque cela est nécessaire pour garantir la continuité de ses services."

23) L'article 25 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) adopte, pour le 30 novembre de chaque année, et en tenant compte de l'avis de la Commission, le programme de travail de l'Agence pour l'année à venir et le transmet aux États membres, au Parlement européen, au Conseil et à la Commission. Ce programme de travail est adopté sans préjudice de la procédure budgétaire annuelle de la Communauté. Si, dans un délai de quinze jours à compter de la date d'adoption du programme de travail, la Commission exprime son désaccord sur le programme, le conseil d'administration le réexamine et l'adopte, éventuellement modifié, dans un délai de deux mois, en deuxième lecture, soit à la majorité des deux tiers, y compris les représentants de la Commission, soit à l'unanimité des représentants des États membres;"

b) le paragraphe suivant est ajouté:

"3. Le programme de travail de l'Agence détermine, pour chaque activité, les objectifs poursuivis. D'une manière générale, chaque activité et/ou chaque résultat fait l'objet d'un rapport adressé à la Commission."

24) À l'article 26, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Le conseil d'administration est composé d'un représentant de chaque État membre et de quatre représentants de la Commission, ainsi que de six représentants qui ne disposent pas du droit de vote et qui représentent, au niveau européen, les catégories suivantes:

- a) les entreprises ferroviaires,
- b) les gestionnaires de l'infrastructure,
- c) l'industrie ferroviaire,
- d) les syndicats de travailleurs,
- e) les passagers,
- f) les clients du fret.

Pour chacune de ces catégories, la Commission nomme un représentant et un suppléant sur la base d'une liste de quatre noms présentée par leurs organisations européennes respectives, en vue d'assurer une représentation appropriée de tous les intérêts.

Les membres du conseil d'administration, ainsi que leurs suppléants, sont nommés sur la base de l'expérience et des connaissances pertinentes."

25) À l'article 33, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

26) À l'article 36, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

*Article 2*

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

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

Fait à

*Par le Parlement européen*

*Le président*

*Par le Conseil*

*Le président*

---