

|  |            |
|--|------------|
| <b>Agence ferroviaire européenne</b>   |            |
| <p>Partie 1 du document de référence envisagé à l'article 27 de la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire</p> <p>Commentaires relatifs à l'application</p> |            |
| <b>Référence ERA :</b>   | ERA/GUI/XA |
| <b>Version ERA :</b>   | 3.0        |
| <b>Date :</b>  | 30/10/2015 |

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <b>Document préparé par</b> | Agence ferroviaire européenne<br>Rue Marc Lefrancq, 120<br>BP 20392<br>F-59307 Valenciennes Cedex<br>France |
| <b>Type de document :</b>   | Commentaires relatifs à l'application   |
| <b>Statut du document :</b> | Publié  |

|                                | <b>Nom</b>  | <b>Fonction</b>  |
|--------------------------------|---|--|
| <b>Diffusion autorisée par</b> | Richard LOCKETT [RL]  | Chef d'unité   |
| <b>Document révisé par</b>     | Ny Tiana TOURNIER [NTT]<br>Peter MIHM [PM]                    | Chef du secteur Processus d'autorisation<br>Chef du secteur Évaluation technique |
| <b>Écrit par (Auteur)</b>      | Florinel MELINTE [FM]<br>Sorin HANCI [SH]<br>Sarah YOUNG [SY] | Chargé de projet<br>Chargé de projet<br>Chargé de projet                         |

## 0 INFORMATIONS SUR LE DOCUMENT

### 0.1. Historique des modifications

| <i>Tableau 1: Historique du document.</i> |                 |  |  |
|---|-----------------|--|--|
| <b>Version<br/>Date</b>                   | <b>Auteur</b>   | <b>Numéro de<br/>la section</b>  | <b>Description de la modification</b>  |
| Version 2.0<br>22/07/2013                 | ERA             |  |  |
| Version 2.1<br>31/07/2015                 | UNITÉ XA        | Tableau 1<br>Sommaire<br>Section 1<br>Section 4.3<br><br>Section 5.3<br>Section 6.3<br><br>Annexe I<br>Annexe II<br>Annexe III | Introduction, références, termes et définitions<br>Dérogation aux STI, autorisation des séries, modèle d'autorisation<br><br>Modèle d'autorisation, procédure européenne unique<br>Principes – Boucles<br><br>Modèles mis à jour<br>Organigrammes mis à jour<br>Modèle de demande ajouté |
| Version 2.2<br>08/09/2015                 | UNITÉ XA        | Sections<br>modifiées  | UMT révision des commentaires sur les sections mises à jour<br>UMT révisé  |
| Version 2.3<br>10/09/2015                 | FM, SH, RL      | Section 6  | Révision de la section 6.2   |
| Version 2.4<br>14/09/2015                 | Paul<br>Hampson | Sections<br>modifiées  | Contrôle rédactionnel  |
| Version 2.5<br>14/09/2015                 | SH              | Sections<br>modifiées  | Téléchargées pour le groupe de travail sur l'acceptation croisée n° 37   |
| Version 2.6<br>08/10/2015                 | SH              | Sections<br>modifiées  | Téléchargées pour le groupe de travail sur l'acceptation croisée n° 37   |
| Version 3.0                               | SH, FM          | Sections<br>modifiées  | Mises à jour à la suite du groupe de travail sur l'acceptation croisée n° 37   |
| Version 3.0                               | Paul<br>Hampson | Sections<br>modifiées  | Contrôle rédactionnel  |

## 0.2. Table des matières

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>0</b> | <b>INFORMATIONS SUR LE DOCUMENT .....</b>   | <b>2</b>  |
| 0.1.     | Historique des modifications .....  | 2         |
| 0.2.     | Table des matières.....   | 3         |
|          | Liste des tableaux.....   | 3         |
| <b>1</b> | <b>INTRODUCTION .....</b>   | <b>4</b>  |
| 1.1      | REFERENCES.....   | 5         |
| 1.2      | ABREVIATIONS.....   | 6         |
| 1.3      | TERMES ET DEFINITIONS.....  | 7         |
| <b>2</b> | <b>OBJET ET CHAMP D'APPLICATION .....</b>   | <b>11</b> |
| 2.1      | OBJET .....   | 11        |
| 2.2      | CHAMP D'APPLICATION .....   | 11        |
| <b>3</b> | <b>PUBLIC CIBLE .....</b>   | <b>13</b> |
| <b>4</b> | <b>DESCRIPTION.....</b>   | <b>13</b> |
| 4.1      | DOCUMENT DE REFERENCE .....   | 13        |
| 4.2      | DOCUMENTS DE REFERENCE NATIONAUX .....  | 15        |
| 4.3      | CADRES JURIDIQUES NATIONAUX .....   | 18        |
| <b>5</b> | <b>MODE D'EMPLOI .....</b>  | <b>21</b> |
| 5.1      | DOCUMENT DE REFERENCE .....   | 21        |
| 5.2      | DOCUMENTS DE REFERENCE NATIONAUX .....  | 21        |
| 5.3      | CADRES JURIDIQUES NATIONAUX .....   | 22        |
| <b>6</b> | <b>GESTION .....</b>  | <b>25</b> |
| 6.1      | COMMENTAIRES RELATIFS A L'APPLICATION DU DOCUMENT DE REFERENCE .....                              | 25        |
| 6.2      | DOCUMENTS DE REFERENCE NATIONAUX .....  | 26        |
| 6.3      | CADRES JURIDIQUES NATIONAUX .....   | 31        |
|          | <b>ANNEXE I – FORMULAIRE POUR LES INFORMATIONS GENERALES.....</b>                                 | <b>36</b> |
|          | <b>ANNEXE II – ÉTAPES DE LA PROCEDURE D'AUTORISATION.....</b>                                     | <b>41</b> |
|          | <b>ANNEXE III – FORMULAIRE TYPE DE DEMANDE D'AUTORISATION DE VEHICULE .....</b>                   | <b>65</b> |
|          | <b>LISTE DES FIGURES</b>  |           |
|          | <i>Figure 1 Relation entre le document de référence et les règles techniques nationales .....</i> | <i>14</i> |

### Liste des tableaux

|            |  |    |
|------------|--|----|
| Tableau 1: | Historique du document. ....   | 2  |
| Tableau 2: | Documents dont il est question dans les commentaires relatifs à l'application..... | 5  |
| Tableau 3: | Abréviations .....   | 6  |
| Tableau 4: | Critères d'évaluation des RTN (source: Notif-IT).....                              | 28 |



**DÉCISION DE LA COMMISSION du 9 mars 2011**  
**relative à la publication et à la gestion du document de référence visé à l'article 27,**  
**paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil**  
**relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté**  
*[notifiée sous le numéro C(2011) 1536]*  
**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**  
(2011/155/UE)

## **1 INTRODUCTION**

Les présents commentaires relatifs à l'application du document de référence constituent la première partie du document de référence envisagé par la décision 2011/155/UE du 9 mars 2011 relative à la publication et à la gestion du document de référence visé à l'article 27, paragraphe 4, de la directive sur l'interopérabilité.

Ils doivent reprendre les éléments de cette décision, ainsi que toute autre information utile pour la gestion, la compréhension et l'utilisation du document de référence.

Pour une meilleure compréhension des procédures européennes d'autorisation des véhicules, il vous est conseillé de lire la recommandation de la Commission 2014/897/UE concernant des questions relatives à la mise en service et à l'utilisation de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules.

1.1 REFERENCES

**Tableau 2: Documents dont il est question dans les commentaires relatifs à l'application.**

| Référence du document | Titre   | Version   |
|-----------------------|---|---|
| Directive 2008/57/CE  | 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)  | Modifiée par la directive 2013/09/UE de la Commission   |
| Décision 2009/965/CE  | DÉCISION DE LA COMMISSION relative au document de référence visé à l'article 27, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté   | 30 novembre 2009  |
| Décision 2011/155/UE  | DÉCISION DE LA COMMISSION relative à la publication et à la gestion du document de référence visé à l'article 27, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté  | 9 mars 2011   |
| Directive 2004/49/CE  | Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) | Modifiée en dernier lieu par la directive 2009/149/CE de la Commission                          |
| Directive 98/34/CE    | Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information   | Modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil |
| 2014/897/UE           | Recommandation 2014/897/UE de la Commission du 5 décembre 2014 concernant des questions relatives à la mise en service et à l'utilisation de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules conformément aux directives du Parlement européen et du Conseil 2008/57/CE et 2004/49/CE  | 5 décembre 2014   |
| 402/2013/UE           | Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009   | 30 avril 2013   |

1.2 ABREVIATIONS

**Tableau 3: Abréviations**

| <b>Abréviation</b> | <b>Définition</b>  |
|--------------------|--|
| AMS                | Autorisation de mise en service  |
| CCS                | Contrôle-commande et signalisation   |
| MSC                | Méthode de sécurité commune  |
| OD                 | Organisme désigné  |
| CE                 | Commission européenne  |
| CEM                | Compatibilité électromagnétique  |
| RETV               | Registre européen des types de véhicules autorisés   |
| EN                 | Norme européenne   |
| UE                 | Union européenne   |
| GIG                | Groupe d'intérêts géographiques  |
| GI                 | Gestionnaire de l'infrastructure   |
| EM                 | État membre  |
| CJN                | Cadre juridique national   |
| ON                 | Organisme notifié  |
| RN                 | Règle nationale  |
| DRN                | Document de référence national   |
| RTN                | Règle technique nationale  |
| NOTIF-IT           | La base de données de notification des règles nationales (techniques et de sécurité) à la CE |
| ANS                | Autorité nationale de sécurité   |
| BDR                | Base de données des documents de référence   |
| EF                 | Entreprise ferroviaire   |
| SGS                | Système de gestion de la sécurité  |
| RTE                | Réseau transeuropéen   |
| STI                | Spécification technique d'interopérabilité   |
| UIC                | Union internationale des chemins de fer  |



### 1.3 TERMES ET DEFINITIONS

**Moyens acceptables de conformité:** avis non contraignants formulés par l'Agence pour définir les moyens permettant d'établir la conformité avec les exigences essentielles.

**Moyens nationaux acceptables de conformité:** avis non contraignants formulés par les États membres pour définir les moyens permettant d'établir la conformité avec les règles nationales. Ils doivent être publiés dans une BDR et revêtir un caractère non obligatoire.

**Autorisation supplémentaire:** l'autorisation délivrée par un autre État membre après la première autorisation.

Conformément à l'article 21, paragraphe 5, de la directive sur l'interopérabilité, les États membres précisent si une autorisation supplémentaire est nécessaire dans le cas d'un véhicule conforme ou non conforme à la STI.

**Agence:** l'Agence ferroviaire européenne

**Méthode alternative:** moyens de prouver la conformité autres que les moyens nationaux acceptables de conformité (le cas échéant). Par souci de transparence et pour prévenir toute discrimination, la méthode alternative acceptée est publiée dans la BDR en tant que moyen national acceptable de conformité.

**Instance de recours:** instance désignée par chaque État membre en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE. Il peut également s'agir de l'organisme de contrôle créé en vertu de l'article 30 de la directive 2001/14/CE.

**Demandeur:** rôle joué par un organisme déposant une demande d'autorisation pour un type de véhicule ou pour la mise en service d'un véhicule. Ce rôle peut être joué par l'un des acteurs suivants: détenteur, constructeur, entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure ou autre. Il ne concerne pas les autres demandeurs de certificats CE.

**Modèle de demande:** document harmonisé, recommandé et conçu pour faciliter les travaux effectués par un demandeur pour obtenir une autorisation de mise en service d'un véhicule et/ou une autorisation de type.

**Organisme d'appréciation (MSC):** organisme chargé de procéder à des évaluations afin de vérifier, sur la base de preuves, la pertinence d'un système pour répondre aux exigences en matière de sécurité telles que définies dans le règlement (UE) n° 402/2013/CE.

**Cas d'autorisation:** cas défini à la section 4.3 du présent document.

**Dossier d'autorisation:** toute la documentation nécessaire à une demande de mise en service d'un véhicule au titre de la directive sur l'interopérabilité, y compris le dossier technique (notamment toute dérogation aux exigences, la preuve de la conformité aux règles nationales équivalentes qui ne nécessitent pas de contrôles supplémentaires et la preuve d'autorisations antérieures, etc.).





**Conditions et limites d'utilisation:** toutes les limites de l'utilisation prévue précisées dans le dossier technique qui accompagne la déclaration «CE» de vérification, par exemple les conditions climatiques, la vitesse maximale, la pente, etc.

**Compiler:** collecter

**Autorisation présumée:** pour une autorisation supplémentaire, en l'absence de décision de l'autorité nationale de sécurité compétente dans les délais prescrits, la mise en service du véhicule en question est réputée avoir été autorisée au terme d'une période de trois mois commençant à la fin de ces délais (article 21, paragraphe 8, de la directive 2008/57/CE).

**Organisme désigné:** organisme désigné par un État membre en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE pour les évaluations relatives aux règles nationales.

**Frais:** toute redevance due par le demandeur à un organisme national au cours de la procédure d'autorisation. Ce terme recouvre les frais administratifs pour l'autorité nationale de sécurité, les droits d'accès au réseau pour les essais sur voie, les droits d'autorisation et les frais d'évaluation lorsque l'autorité nationale de sécurité fait également office d'organisme désigné et d'organisme d'évaluation (MSC).

**Première autorisation:** autorisation accordée par le premier État membre pour un nouveau véhicule et/ou type de véhicule.

Selon la description donnée aux articles 22 et 24 de la directive sur l'interopérabilité pour les véhicules conformes aux STI et les véhicules non conformes aux STI.

**Gestionnaire de l'infrastructure:** organisme responsable de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ou d'une partie de cette infrastructure, conformément à la définition de la directive 2004/49/CE.

**Directive sur l'interopérabilité:** 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).

**Délivrance ou octroi d'une autorisation:** le fait d'autoriser la mise en service d'un type de véhicule ou d'un véhicule. On notera que les directives ne prévoient pas d'autorisation d'emploi. L'utilisation d'un véhicule a lieu en vertu des SGS respectifs d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure et ne fait pas partie du processus d'autorisation.

**Voie légale:** voie exigée par les règles de l'UE et/ou les recommandations de l'UE à suivre pour le cas d'autorisation.

**Accord entre EM:** tout accord entre EM visant à faciliter l'échange d'informations et la gestion de la procédure d'autorisation (première autorisation, autorisation supplémentaire, renouvelée, simultanée, etc.).

**Cadre juridique national:** ensemble des règles d'un État membre couvrant la procédure d'autorisation de mise en service de véhicules.

**Règles de sécurité nationales:** règles à notifier conformément à l'article 8 de la directive 2004/49/CE.







**Règles techniques nationales** règles à notifier conformément à l'article 17 de la directive 2008/57/CE.

**Nouvelle autorisation:** autorisation accordée par un État membre après le réaménagement/renouvellement d'un véhicule et/ou type de véhicule déjà autorisé.

Conformément à l'article 20 de la directive sur l'interopérabilité, une nouvelle autorisation peut devoir être délivrée après la modification d'un véhicule/type de véhicule existant.

**Organisme notifié:** organisme notifié par un État membre afin de mener à bien les évaluations conformément à une réglementation européenne donnée.

**Pratique non obligatoire / commune:** pratique développée par le secteur ferroviaire européen qui peut être suivie de manière facultative durant le projet.

**Véhicule non conforme aux STI:** véhicule qui n'est/n'était pas en conformité avec toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de sa mise en service, y compris les véhicules bénéficiant de dérogations, ou lorsqu'un nombre significatif d'exigences essentielles n'est/n'était pas couvert dans une ou plusieurs STI (article 24, paragraphe 1, de la directive sur l'interopérabilité).

**Essais sur voie:** essais se déroulant sur le réseau pour lequel une autorité nationale de sécurité est «compétente» (voir article 21, paragraphe 1, de la directive sur l'interopérabilité) par opposition aux infrastructures d'essai sur rail (laboratoire ou circuit d'essai fermé).

**Préengagement:** échanges préalables d'informations entre le demandeur, l'autorité nationale de sécurité et les autres parties, confirmant à chacune de ces entités la faisabilité du projet. Cette phase inclut également le gel éventuel des exigences.

Remarque: les autres parties impliquées peuvent être:

- un EM en cas de dérogation et/ou de nouvelle autorisation (si nécessaire, règles appliquées);
- un organisme notifié pour l'examen des dispositions, y compris l'identification/la confirmation des STI applicables au projet;
- un organisme désigné pour l'examen des dispositions, y compris l'identification/la confirmation des règles nationales applicables au projet;
- un organisme d'évaluation (MSC) pour l'examen des dispositions applicables au projet;
- un gestionnaire d'infrastructure pour les essais sur voie, si nécessaire;
- l'Agence ferroviaire européenne en qualité d'observateur.

**Référence de préengagement:** document précisant tous les aspects relatifs au préengagement, y compris les conditions des essais sur voie et le gel des exigences (le cas échéant) pour le projet.

**Rôle d'utilisateur de la BDR:** consiste en un ensemble prédéfini de droits permettant d'accéder au contenu, de gérer le contenu et de configurer des éléments dans la base de données des documents de référence (BDR). Un enregistrement est nécessaire pour les rôles d'utilisateur de la BDR fournissant des droits de gestion du contenu et de configuration des éléments dans la base de données des documents de référence (BDR). L'accès aux informations publiées par les EM est disponible sans enregistrement.





**Autorisation renouvelée:** renouvellement d'une autorisation de type de véhicule si nécessaire (règles modifiées, expiration de la validité du type).

L'article 26, paragraphe 3, de la directive sur l'interopérabilité s'applique uniquement en cas de renouvellement de l'autorisation d'un type de véhicule.

La modification d'une conception [nécessitant une nouvelle vérification CE (voir les modules d'évaluation de la conformité SB ou SH1)] donne naissance à un nouveau type de véhicule nécessitant une première autorisation (ERA/REP/01-2012/INT - Autorisation of types of vehicles – projet de rapport final, version 0.09/16 mai 2012).

Une autorisation renouvelée se limite au cas où, après évaluation selon les règles modifiées, le type de véhicule démontre sa conformité sans modification de sa conception.

**Règles:** exigences obligatoires.

**Directive sur la sécurité:** directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire).

**Demande simultanée:** un demandeur introduit une demande d'autorisation auprès de plusieurs États membres en même temps (en parallèle).

**Étape:** une étape est l'organigramme qui contient un symbole de référence d'une sous-étape, et qui peut être considéré comme le parent de la sous-étape.

**Autorisation ultérieure:** autorisation d'un véhicule conforme à un type de véhicule déjà autorisé.

En vertu de l'article 26, paragraphe 3, de la directive sur l'interopérabilité, lorsqu'un véhicule est conforme à un type de véhicule qui a déjà été autorisé dans un État membre, ce véhicule est autorisé par cet État membre sur la base d'une déclaration de conformité avec le type considéré présentée par le demandeur, sans autre vérification.

**Thème:** groupe de paramètres associés à une fonction particulière ou à une partie du véhicule (par exemple couplage, direction, etc.).

**Délai:** période calculée à partir d'une date de référence.

**Date de référence:** date exacte à partir de laquelle le délai est calculé.

**Véhicule conforme aux STI:** véhicule conforme à toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de sa mise en service, pour autant qu'un nombre significatif des exigences essentielles ait été couvert dans les STI considérées et que la STI pertinente sur le matériel roulant soit entrée en vigueur et applicable (article 22, paragraphe 1, de la directive sur l'interopérabilité).

**Procédure de vérification:** couvre la surveillance et la certification conformément aux exigences des directives, des STI et des règles nationales.



## 2 OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

### 2.1 OBJET

Comme l'indique la décision 2011/155/UE relative à la publication et à la gestion du document de référence, le présent document vise à faciliter la procédure d'autorisation de mise en service de véhicules en:

- (a) énumérant tous les paramètres à vérifier dans le cadre de l'autorisation de mise en service de véhicules;
- (b) recensant toutes les règles appliquées par les États membres dans le cadre de l'autorisation de mise en service de véhicules;
- (c) rattachant chaque règle à l'un des paramètres à vérifier dans le cadre de l'autorisation de mise en service de véhicules;
- (d) classant chacune des règles dans le groupe A, B ou C conformément à l'annexe VII, section 2, de la directive sur l'interopérabilité;
- (e) présentant brièvement, conformément à l'article 1<sup>er</sup> de la décision 2009/965/CE, les cadres juridiques nationaux concernant l'autorisation de mise en service de véhicules.

En résumé, le document de référence :

- assure la transparence du cadre d'autorisation des véhicules;
- facilite l'«acceptation croisée».

L'acceptation croisée présente deux avantages :

- les vérifications effectuées dans le cadre d'une autorisation dans un État membre bénéficient automatiquement d'une reconnaissance mutuelle. Cela signifie que l'autorisation dans un deuxième État membre nécessite des vérifications uniquement si celles-ci «sont strictement nécessaires pour vérifier la compatibilité technique du véhicule avec le réseau concerné» (considérant 42 de la directive sur l'interopérabilité);
- elle réduit la nécessité de configurer différemment la conception d'un véhicule en fonction de l'ensemble de règles de chaque État membre.

### 2.2 CHAMP D'APPLICATION

La directive sur l'interopérabilité concerne :

- les véhicules conformes aux STI et non conformes aux STI;
- les véhicules circulant sur les réseaux RTE et en dehors de ces réseaux;
- les véhicules neufs, réaménagés et renouvelés;
- les véhicules déjà en service dans un État membre et faisant l'objet d'une demande d'«autorisation supplémentaire» en vue d'une mise en service dans un autre État membre.

C'est également le champ d'application du document de référence. Les règles reprises dans les documents de référence constituent toutes les règles et procédures appliquées par les États



membres pour autoriser la mise en service de véhicules dans tous les différents cas d'autorisation. Lorsqu'elles ne sont pas entièrement détaillées dans les STI, les règles nationales mentionnées dans les STI comme couvrant les cas spécifiques sont incluses.

### 3 **PUBLIC CIBLE**

Le public cible des commentaires relatifs à l'application est composé de trois catégories d'utilisateurs du document de référence:

- utilisateurs = toutes les personnes à la recherche d'informations, telles que le demandeur d'AMS, les EM/ANS, l'Agence;
- gestionnaire du document de référence = l'Agence;
- gestionnaires des documents de référence nationaux et des cadres juridiques nationaux = EM/ANS.

### 4 **DESCRIPTION**

#### 4.1 DOCUMENT DE REFERENCE

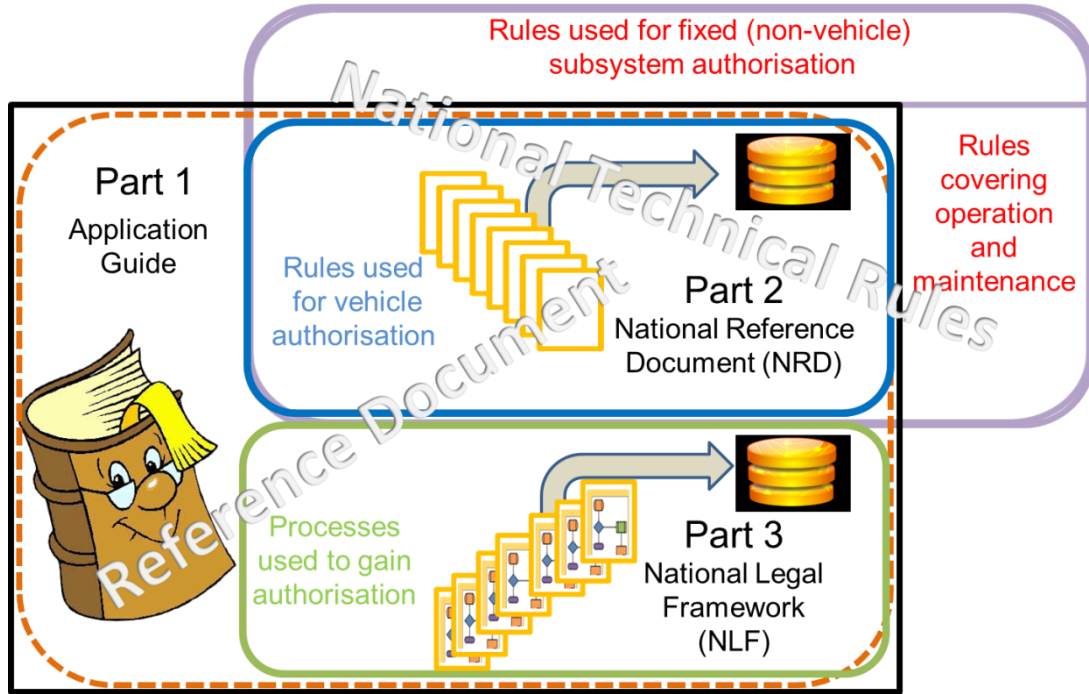
##### **La base juridique du document de référence**

La responsabilité de la mise en œuvre des règles nationales incombe aux États membres et, contrairement à la notification des règles techniques nationales à la Commission, l'Agence ne procède pas à une validation des règles contenues dans le document de référence. Si une règle est applicable pour l'autorisation, elle doit être publiée par l'Agence. Toutefois, les classifications de l'équivalence des règles incluses dans le document de référence ont une valeur juridique parce qu'elles définissent les points qu'une ANS délivrant une autorisation doit vérifier ou remettre en question.

##### **Structure du document de référence et principes généraux**

La décision 2011/55/UE dispose que le document de référence est structuré comme suit:

- Partie 1 : Commentaires relatifs à l'application. Cette partie reprend les éléments de la présente décision (décision 2011/155/UE) ainsi que toute autre information utile pour la gestion, la compréhension et l'utilisation du document de référence.
- Partie 2 : Documents de référence nationaux. Le document de référence comprend tous les documents de référence nationaux qui énumèrent et classifient les règles nationales, à raison d'un document par État membre, conformément aux dispositions de l'article 3 de la décision 2011/155/UE.
- Partie 3 : Informations sur les cadres juridiques nationaux. Conformément à l'article 1<sup>er</sup> de la décision 2009/965/CE, le document de référence contient des informations sur le cadre juridique national applicable à l'autorisation de mise en service de véhicules. Cette partie est complétée dès notification, par les États membres, des mesures nationales d'application de la directive sur l'interopérabilité.



|  |  |
|--|--|
| National Technical Rules                                   | Règles techniques nationales   |
| Reference Document   | Document de référence  |
| Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation | Règles utilisées pour l'autorisation des sous-systèmes fixes (hors véhicule) |
| Rules covering operation and maintenance                   | Règles couvrant l'exploitation et la maintenance                             |
| Rules used for vehicle authorisation                       | Règles utilisées pour l'autorisation de véhicules                            |
| Processes used to gain authorisation                       | Procédures utilisées pour obtenir l'autorisation                             |
| Part 1 Application Guide                                   | Partie 1 Commentaires relatifs à l'application                               |
| Part 2 National Reference Document (NRD)                   | Partie 2 Document de référence national (DRN)                                |
| Part 3 National Legal Framework (NLF)                      | Partie 3 Cadre juridique national (CJN)                                      |

Les trois parties du document de référence sont publiées sur le site web de l'Agence.

**Figure 1 Relation entre le document de référence et les règles techniques nationales**

### Bases de données

Les règles nationales utilisées pour l'autorisation de véhicules et les données correspondantes liées aux documents de référence nationaux sont stockées dans deux bases de données :

- la base de données NOTIF-IT administrée par la Commission européenne reprend les documents contenant les règles nationales, l'historique de notification des règles techniques et de sécurité nationales et les références de toutes ces règles aux STI, à l'article 8 de la directive sur la sécurité et à la liste des paramètres en fonction de la nature et du contenu de la règle;

- la base de données des documents de référence gérée par l'Agence.

### **Relation entre la base de données des documents de référence (BDR) et NOTIF-IT**

Afin de faciliter la notification des règles appliquées en rapport avec l'autorisation des véhicules et d'éviter une double entrée des données, la Commission et l'Agence ont décidé d'établir une relation fonctionnelle entre la base de données des documents de référence et NOTIF-IT.

Depuis la version 3.3 de la BDR, les règles qui y ont été transférées ne doivent pas y être entrées séparément pour la notification. Les informations correspondantes peuvent être exportées au moyen de la fonctionnalité de demande au sein de la BDR pour créer des notifications dans NOTIF-IT. De cette manière, après l'exportation de la BDR, le «notifiant» doit uniquement confirmer la notification dans NOTIF-IT pour commencer la procédure de notification.

L'exportation d'une règle de la BDR vers NOTIF-IT crée une notification pour cette règle dans NOTIF-IT. Lorsque la règle est exportée, elle est verrouillée dans la BDR (la règle ne peut être modifiée dans la BDR) et le traitement de la notification peut commencer dans NOTIF-IT.

Les changements de statut (de la notification de la règle) dans NOTIF-IT sont reflétés dans la BDR. Cependant, si la règle est mise à jour dans NOTIF-IT, cette mise à jour ne se reflète pas immédiatement dans la BDR.

Au terme du traitement de la notification dans NOTIF-IT, lorsque celle-ci est acceptée, la règle est mise à jour dans la BDR avec les modifications effectuées durant la notification dans NOTIF-IT, le cas échéant. À ce moment, la règle est déverrouillée dans la BDR. Lorsque la notification est rejetée dans NOTIF-IT, le statut de notification de la règle dans la BDR est modifié en «rejetée» et la règle est déverrouillée. Lorsqu'une règle est déverrouillée dans la BDR, elle peut de nouveau y être modifiée.

Seules les règles obligatoires publiées dans la BDR peuvent être exportées dans NOTIF-IT. Les règles signalées comme des «moyens nationaux acceptables de conformité» dans la BDR, et qui ont dès lors un statut non obligatoire, ne peuvent être exportées dans NOTIF-IT.

## 4.2 DOCUMENTS DE REFERENCE NATIONAUX

### **Contenu des documents de référence nationaux**

Les documents de référence nationaux reprennent toutes les règles techniques nationales applicables concernant l'autorisation des véhicules ferroviaires. La liste des paramètres définit la structure de référencement et l'énumération de celles-ci. La version actuelle de la liste des paramètres entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016 est définie dans l'annexe de la décision d'exécution (UE) 2015/2299 de la Commission du 17 novembre 2015 modifiant le texte de l'annexe de la décision 2009/965/CE .

Par ailleurs, les documents de référence nationaux comprennent les classifications (A, B, C) des règles des autres États membres.

Si un État membre dispose d'une règle technique nationale qui ne correspond pas à l'un des paramètres de la liste des paramètres, l'État membre doit en informer l'Agence ferroviaire européenne.

Il est entendu que les documents de référence nationaux contiennent une liste exhaustive de toutes les exigences nationales appliquées en rapport avec l'autorisation des véhicules ferroviaires, qui renvoient à la liste des paramètres.

Pour garantir l'accès du public à des informations transparentes et harmonisées sur les règles à appliquer pour l'autorisation des véhicules, les États membres doivent indiquer pour chaque paramètre:

- a) la règle technique nationale respective en vigueur; ou
- b) de manière explicite, qu'il n'existe aucune règle technique nationale.  
Lorsqu'aucune règle technique nationale n'est en vigueur pour un paramètre, cela sera indiqué dans le document national de référence par la mention «aucune exigence en plus des STI applicables». Lorsque l'État membre doit encore vérifier s'il existe une exigence pour un paramètre, cela doit être indiqué par la mention «à étudier».

Par ailleurs, les documents de référence nationaux doivent également contenir des informations sur les moyens nationaux acceptables de conformité, le cas échéant.

### **Critères d'établissement de l'équivalence**

Chaque document de référence national doit indiquer, conformément à l'annexe VII de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité, la classification (A, B ou C) des règles des autres États membres pour le paramètre considéré :

- la classification A indique «des règles nationales réputées être équivalentes à des règles nationales d'autres États membres»; elle est également utilisée pour les règles qui sont des «normes internationales» (par exemple EN, fiche UIC).  
Une règle est réputée être équivalente lorsque le premier EM accepte le fait que si une règle est valable dans le deuxième EM, elle satisfait alors également aux exigences essentielles du premier EM;
- le groupe C comprend «des règles qui sont strictement nécessaires et liées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure en vue d'une exploitation sûre et interopérable dans le réseau concerné (par exemple le gabarit)».  
Une règle classée dans le groupe C nécessite la réalisation de vérifications et/ou essais supplémentaires afin de prouver la conformité aux règles du deuxième EM;
- le groupe B comprend «toute règle qui ne relève pas du groupe A ou C, ou qui n'a pas encore pu être classifiée dans un de ces groupes».  
Une règle classée dans le groupe B nécessite la réalisation de vérifications et/ou essais supplémentaires afin de prouver la conformité aux règles du deuxième EM.  
Conformément à l'article 23, paragraphe 5, et à l'article 25, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité, l'autorité nationale de sécurité ne peut





effectuer des vérifications que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou au groupe C.



## 4.3 CADRES JURIDIQUES NATIONAUX

### **Structure du cadre juridique national**

La structure du cadre juridique national (CJN) est fondée sur la directive sur l'interopérabilité et sur la recommandation 2014/897/UE.

La structure du CJN a pour objet de permettre une comparaison aisée afin de:

- trouver les points communs et les différences significatives pour les CJN dans les EM;
- comparer le CJN à la directive sur l'interopérabilité et à la recommandation 2014/897/UE.

La procédure d'autorisation de mise en service de véhicules se compose de différentes étapes. Celles-ci sont décrites à l'annexe II du présent document.

La structure du CJN prévoit de fournir des informations à chaque étape de la procédure pour les «cas d'autorisation» correspondants.

Au moment de choisir les «cas d'autorisation» pour la procédure d'autorisation de mise en service de véhicules, l'objectif était de couvrir tous les cas tombant dans le champ d'application de la directive sur l'interopérabilité.

### **Cas d'autorisation**

Les procédures sont similaires pour plusieurs «cas d'autorisation». Par conséquent, même s'il existait un plus grand nombre de cas théoriques d'autorisation, plusieurs d'entre eux ont été fusionnés.

Les deux cas suivants, notamment, ont été regroupés en un seul cas à l'exception de l'autorisation supplémentaire :

- véhicules conformes aux STI;
- véhicules non conformes aux STI.

Dans la pratique, ces deux cas sont soumis à deux ensembles d'exigences : les STI et les RTN. La seule différence est que, pour les véhicules conformes aux STI, la STI «matériel roulant» est d'application, tandis que cela n'est pas nécessairement le cas pour les véhicules non conformes aux STI. La procédure reste toutefois similaire même si les exigences diffèrent.

Pour les véhicules non conformes aux STI, on applique ce qui suit concernant les cas spécifiques et les dérogations:

- cas spécifiques : applicables pour le renouvellement ou le réaménagement d'une partie du véhicule pour lequel les STI s'appliquent. Pour les autorisations supplémentaires, les cas spécifiques peuvent s'appliquer si nécessaire aux fins de la compatibilité technique avec le réseau;
- dérogations : applicables au titre de l'article 9 de la directive sur l'interopérabilité. Il revient à l'État membre concerné de demander une dérogation à la Commission. La Commission



peut consulter l'Agence lorsqu'elle évalue des demandes complexes de dérogation. Pour les dérogations relevant de l'article 9, paragraphe 1, points b), d) et f), de la directive sur l'interopérabilité, la Commission applique la procédure de réglementation décrite à l'article 29 de ladite directive.

Selon l'article 26, paragraphe 2, de la directive sur l'interopérabilité, lorsqu'un véhicule reçoit l'autorisation de mise en service, son type est automatiquement autorisé lui aussi. En revanche, lorsqu'un type de véhicule est autorisé, il n'existe pas nécessairement de véhicule de ce type bénéficiant d'une autorisation de mise en service. Lorsque seul le type de véhicule est autorisé, une déclaration CE de vérification doit être fournie (par exemple, application du module SD).

Dans la description de la procédure, et sauf distinction explicite, l'autorisation de mise en service d'un véhicule et l'autorisation d'un type de véhicule sont combinées.

Les cas suivants ont été élaborés et décrits dans les organigrammes génériques:

- première autorisation d'un véhicule ou type de véhicule;
- nouvelle autorisation pour un véhicule/type de véhicule réaménagé/renouvelé;
- autorisation supplémentaire pour un type de véhicule/véhicule déjà autorisé par un EM de l'UE pour les véhicules conformes et non conformes aux STI;
- autorisation renouvelée pour une autorisation de type qui n'est plus valide;
- autorisations ultérieures de véhicule conformes à un type de véhicule autorisé (autorisation de véhicules du même type).

L'article 21, paragraphe 13, de la directive 2008/57/CE mentionne l'autorisation des séries. Ce cas d'autorisation est entendu et considéré comme une combinaison d'une autorisation d'un type de véhicule et de l'autorisation d'un ensemble spécifique de véhicules identiques par la vérification de la conformité au type. Par conséquent, l'autorisation des séries n'est pas décrite dans les organigrammes génériques.

### **Modèle de demande**

Le modèle de demande est un document harmonisé conçu pour faciliter les travaux effectués par un demandeur pour obtenir une autorisation de mise en service (AMS) d'un véhicule et/ou une autorisation de type de véhicule.

Le modèle de demande :

- contient les informations qui doivent être fournies par le demandeur du début de la procédure d'autorisation jusqu'à la fin; couvrant toutes les étapes du cadre juridique européen;
- recouvre tous les cas d'autorisation définis au chapitre 4.3 et l'autorisation simultanée;
- tient compte des exigences relatives à l'enregistrement d'un nouveau type de véhicule dans le RETVA;
- peut être utilisé comme liste de contrôle par le demandeur et la ou les autorités nationales de sécurité impliquées dans l'AMS;



- assure la traçabilité durant toute la procédure d'autorisation.

Le modèle figure à l'annexe III.

## 5 **MODE D'EMPLOI**

### 5.1 DOCUMENT DE REFERENCE

Le document de référence contient les règles et les procédures associées à l'autorisation de véhicule qui s'appliquent dans les États membres de l'UE, ainsi qu'en Norvège et en Suisse.

En fonction du champ d'application de son projet d'autorisation, l'utilisateur définit les règles et les procédures à utiliser.

Le document de référence peut également être utilisé aux fins suivantes :

- analyser le niveau d'interopérabilité atteint;
- analyser les données contenues dans le document de référence afin :
  - d'assurer la cohérence des STI et des règles nationales (par exemple, aucune duplication des exigences);
  - de réduire si possible le nombre de règles nationales;
  - de remplacer les règles nationales par les exigences des STI le cas échéant;
  - de fermer si possible les points ouverts dans les STI;
  - de mettre sur pied une procédure européenne unique;
  - d'améliorer la procédure d'autorisation de véhicules;
  - de simplifier les classifications (A, B ou C) des règles des États membres.
- gérer les projets d'autorisation;
- faciliter l'autorisation simultanée. Une procédure d'autorisation simultanée a été conçue et figure à la section 5.3; l'utilisation de cette procédure est conseillée, mais pas obligatoire.

### 5.2 DOCUMENTS DE REFERENCE NATIONAUX

#### **Utilisateur**

Avant la validation et la publication par un État membre de sa liste de règles dans la BDR, l'utilisateur a accès à cette liste au format PDF sur le site web de l'Agence.

Dans le cadre d'une autorisation supplémentaire pour la mise en service de véhicules ferroviaires conformément aux articles 23 et 25 de la directive sur l'interopérabilité, l'ANS peut ne pas procéder à des vérifications sur la base des règles nationales classées dans le groupe A et publiées dans la partie 2 du document de référence (document de référence national). À cet égard, les critères vérifiés par une autorité nationale de sécurité peuvent uniquement concerner:

- la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné, y compris les règles nationales applicables aux points ouverts nécessaires pour assurer cette compatibilité;
- les règles nationales applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI pertinentes.

### **Gestionnaire du document de référence**

Le gestionnaire du document de référence s'occupe des tâches suivantes :

- mise en œuvre des modifications dans la structure des documents de référence nationaux (DRN), y compris des mises à jour de la liste des paramètres;
- création de modèles de rapport sur demande;
- soutien aux gestionnaires des documents de référence nationaux (DRN) pour le téléchargement, la mise à jour et la publication d'informations (règles et classification de règles) en lien avec les DRN des États membres concernés;
- gestion de la base de données des documents de référence.

### **Gestionnaire du document de référence national**

Le gestionnaire du document de référence national met à jour et publie les règles nationales et leur classification. Ces éléments sont décrits dans les sections 2.4 et 2.5 du manuel de l'utilisateur de la BDR.

## 5.3 CADRES JURIDIQUES NATIONAUX

### **Utilisateur**

Avant la validation et la publication par un État membre du cadre juridique national dans la BDR, l'utilisateur a accès à ce cadre au format PDF sur le site web de l'Agence.

L'utilisateur est en mesure d'afficher les informations générales, les organigrammes, les comparaisons graphiques des organigrammes et les rapports dans la BDR. La procédure est décrite dans les sections 3.4 et 3.5 du manuel de l'utilisateur de la BDR.

### **Gestionnaire du cadre juridique générique**

Le gestionnaire du cadre juridique générique crée les organigrammes génériques et les informations générales. La procédure est décrite dans la section 5.13 du manuel de l'utilisateur de la BDR.

### **Gestionnaire du cadre juridique national**

Le gestionnaire du cadre juridique national crée le cadre correspondant à l'aide des organigrammes génériques et des informations générales. La procédure est décrite dans la section 4.6 du manuel de l'utilisateur de la BDR.

### **Utilisation du modèle de demande**

Un modèle de demande d'autorisation de véhicule, géré par l'ERA, est présenté à l'annexe III de la présente version des commentaires relatifs à l'application.

La demande doit se baser sur le modèle de demande visé ci-dessus qui est géré par le demandeur et présenté à l'ANS. La demande est mise à jour à chaque étape de la procédure d'autorisation indiquée dans le modèle :

- préengagement;
- évaluation;
- dossier d'autorisation.

Le demandeur fournit à l'ANS la demande mise à jour, qui peut ensuite servir de base aux discussions lors des différentes étapes de la procédure.

L'ANS peut utiliser la version finale du formulaire de demande pour délivrer l'autorisation de ce véhicule de manière harmonisée.

### **Procédure conseillée pour une autorisation simultanée**

Plusieurs ANS peuvent procéder ensemble à l'autorisation de mise en service d'un véhicule. Pour les autorisations de véhicules sur les réseaux de plusieurs EM, le demandeur doit déposer une demande simultanée auprès de toutes les ANS concernées, conformément à la législation en vigueur à la date de dépôt.

Les ANS établissent une organisation commune qui doit contenir, entre autres, un calendrier de mise en œuvre. Une des ANS sera choisie pour assurer la coordination. Dans le contexte de l'application de la décision 2011/155/UE de la Commission, les ANS concernées se mettront d'accord sur la mise en œuvre des documents de référence associés, en particulier en ce qui concerne la partie 2 «Documents de référence nationaux» et la partie 3 «Information sur le cadre juridique national». Les résultats du préengagement (voir la partie 3 du document de référence) sur le partage des tâches et les critères à appliquer (par exemple partage du document, format du document, langue à utiliser, partage des paramètres, traitement des paramètres non classés dans le groupe A, etc.) sont enregistrés dans un rapport. Tous les participants, demandeur inclus, doivent se mettre d'accord sur les références de préengagement (rapport noté ci-dessus).

Le partage des vérifications des paramètres classés dans le groupe A entre les différentes ANS est effectué en accord avec le demandeur et peut avoir lieu en regroupant les paramètres en thèmes précis (par exemple «paramètres associés au freinage de stationnement»). Les documents nécessaires à l'autorisation de mise en service doivent être classés conformément à la structure du «fichier technique commun» fondé sur l'annexe de la décision 2009/965/CE de la Commission.

Pour chaque paramètre classé, le demandeur soumettra la documentation nécessaire à la vérification uniquement à l'ANS chargée de l'évaluation du paramètre en question.

Les ANS doivent échanger les informations qu'elles ont respectivement évaluées à l'aide des «certificats de conformité» associés aux paramètres classés dans le groupe A. Le certificat de conformité est émis par thème et non par paramètre. Au sein de chaque certificat, chaque

paramètre évalué doit être clairement défini. Ces certificats de conformité sont suffisants pour démontrer la conformité du véhicule évalué aux règles associées, y compris à celles des EM/ANS qui les reçoivent.

Pour les paramètres classés dans les groupes B et C, le demandeur doit soumettre la documentation nécessaire, y compris le résultat de l'évaluation de l'OD, à chaque ANS concernée, qui procède ensuite à sa propre évaluation conformément aux réglementations nationales et aux références de préengagement établies.

Les documents envoyés à chaque ANS doivent être rédigés dans les langues déterminées dans les références de préengagement établies.

Pour les paramètres classés dans le groupe A de l'EM XX à l'EM YY et dans le groupe C de l'EM YY à l'EM XX, les évaluations effectuées par l'EM XX seront acceptées par l'EM YY, mais pas vice versa (ce qui indique qu'il peut ne pas exister d'équivalence réciproque).

De nouvelles évaluations doivent avoir lieu pour les modifications sur un véhicule ayant des répercussions sur un paramètre détenteur d'un certificat. Si la conformité aux règles est démontrée, un nouveau certificat doit être délivré.

Chaque ANS peut donner une autorisation de mise en service de véhicules pour le réseau de son propre EM lorsque le fichier d'autorisation correspondant est complet et a été accepté.

Dans chaque EM, le fichier d'autorisation est composé des éléments suivants:

- les documents obtenus directement par l'ANS de l'EM pour les paramètres classés dans les groupes B et C;
- les documents obtenus et acceptés directement par l'ANS elle-même ou le certificat délivré par d'autres ANS pour les paramètres classés dans le groupe A.

Chaque autorisation de mise en service d'un véhicule dans un EM donné, y compris l'autorisation supplémentaire, est également valide comme autorisation de type de véhicule dans cet EM. Toutes les ANS concernées doivent détenir au moins une copie de tous les certificats, comprenant le rapport d'évaluation, établis par l'organisme notifié afin de garantir que le dossier est complet. Cette copie sera utilisée en cas de nouvelle demande ou de demande renouvelée de la part du demandeur.



## 6 **GESTION**

### 6.1 COMMENTAIRES RELATIFS A L'APPLICATION DU DOCUMENT DE REFERENCE

Ces commentaires seront mis à jour régulièrement sur la base de l'expérience, à l'initiative de l'Agence et avec le soutien du groupe de travail sur l'acceptation croisée.

#### 1. **Planification**

Au moins une fois par an, l'Agence révisera les commentaires relatifs à l'application et fera, à sa discrétion, des propositions au groupe de travail sur l'acceptation croisée. Les parties prenantes peuvent demander des examens le cas échéant.

#### 2. **Mise à jour**

L'Agence est responsable de la mise à jour des commentaires relatifs à l'application. Aux fins de cette mise à jour, l'Agence tiendra compte des éventuelles suggestions des parties prenantes.

#### 3. **Organisation et coordination des activités**

L'Agence recueille les éventuelles suggestions visant à améliorer les commentaires relatifs à l'application. Les suggestions des parties prenantes peuvent être formulées par les organisations du secteur, les EM/ANS ou les utilisateurs individuels. Il faut pour cela écrire à l'adresse [RDD@era.europa.eu](mailto:RDD@era.europa.eu)

La proposition de l'Agence de mettre à jour les commentaires relatifs à l'application sera publiée sur le site web de l'Agence au moins un mois avant sa présentation au groupe de travail sur l'acceptation croisée.

#### 4. **Prise de décisions**

La décision concernant l'augmentation de la fréquence des mises à jour des commentaires relatifs à l'application est prise par le groupe de travail sur l'acceptation croisée sur proposition de l'Agence.

Le groupe de travail sur l'acceptation croisée assume les responsabilités suivantes:

- validation de la proposition de l'Agence;
- approbation de la publication des commentaires relatifs à l'application.

## 6.2 DOCUMENTS DE REFERENCE NATIONAUX

Le cadre permettant d'autoriser les véhicules ferroviaires conformément aux exigences exprimées par les règles techniques nationales se fonde sur trois étapes distinctes:

1. une liste commune de paramètres à vérifier en association avec l'autorisation des véhicules ferroviaires.
  - Version actuelle: annexe de la décision 2009/965/CE avec le rectificatif publié dans les commentaires relatifs à l'application du document de référence v2.0-22.07. 2013.
  - Une mise à jour de la liste des paramètres a été votée lors de la 73<sup>e</sup> réunion du comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (RISC) du 4 juin 2015 et entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016;
2. le recueil des différentes exigences nationales pour chaque paramètre concerné ainsi que la publication de ces exigences sous la forme d'un document de référence national (voir la décision 2011/155/CE);
3. la comparaison et le classement, par les différentes autorités des EM, de l'équivalence (A, B, C) des règles nationales appliquées par rapport aux règles appliquées par les autres EM (en vertu de l'annexe VII, section 2 de la directive 2008/57/CE).

### **Gestion des documents de référence nationaux (DRN)**

La décision 2011/155/UE décrit les dispositions prises concernant la publication et la mise à jour des documents de référence nationaux. Pour faciliter l'accès à l'information contenue dans le document de référence national et sa gestion, l'Agence a lancé la base de données des documents de référence (BDR), qui est constamment mise à jour.

Lorsque la liste de règles a été validée et publiée par un État membre, vous serez redirigé du format PDF sur le site de l'Agence vers la page du rapport de la BDR.

### **Maintenance de la BDR**

Les EM/ANS révisent leur document de référence national afin d'assurer :

- la cohérence avec toutes les réglementations pertinentes de l'UE (par exemple les STI);
- la cohérence avec toutes les réglementations nationales pertinentes;
- la cohérence avec l'évolution des normes pertinentes;
- la cohérence avec l'état de la technique actuel (par exemple, en tenant compte des moyens nationaux acceptables de conformité).

Les EM/ANS révisent régulièrement les informations contenues dans le document de référence national afin de suivre l'évolution des règles, notamment en cas d'évolution technique ou des STI.

Afin de garantir que les informations sur les règles à appliquer en ce qui concerne l'autorisation des véhicules ferroviaires et la classification de leur équivalence soient à jour, l'Agence apportera

son soutien aux autorités nationales de sécurité et aux États membres. Le soutien comprend une aide au téléchargement des informations dans la BDR fournie par l'EM/ANS ainsi que diverses formes de formation des utilisateurs (par exemple des réunions de formation, des vidéos didactiques, etc.).

D'autres acteurs (constructeurs, EF, GI, associations, etc.) peuvent également informer l'EM/ANS et/ou l'Agence de la nécessité de mettre à jour la BDR (par exemple en cas d'absence de règles connues ou si d'autres données importantes de la BDR semblent dépassées). En cas de réception de ces informations, l'Agence contacte l'EM/ANS concerné afin d'analyser le problème signalé et, le cas échéant, l'EM/ANS met à jour les données de la BDR.

### **Évolution des documents de référence nationaux**

Les projets de nouvelles règles ou de modification des règles doivent être notifiés en vertu de la procédure établie dans la directive 98/34/CE. À l'inverse, les documents de référence nationaux ne doivent pas être notifiés en vertu de la procédure établie dans la directive 98/34/CE.

La modification d'une règle nationale par un État membre risque de rendre le véhicule concerné incompatible avec le réseau du deuxième État membre et d'invalider la classification en groupe A. Il importe donc que les États membres fassent preuve d'une grande prudence lorsqu'ils modifient les règles et qu'ils prennent en considération l'effet que la modification d'une règle risque d'avoir sur sa classification par les autres États membres. Il est recommandé de discuter de ces modifications lors des réunions des groupes d'intérêts géographiques (GIG).

### **Toilettage des RTN**

L'Agence aidera les EM à vérifier si leurs règles sont alignées au cadre juridique de l'UE, en facilitant la notification des RTN à la CE<sup>1</sup>. Pour ce faire, l'Agence mettra en place un service appelé «Toilettage des règles». Le service vise à couvrir l'ensemble d'activités nécessaires facilitant la comparaison et la notification des règles techniques nationales, notamment à la lumière de l'évolution des STI, comme l'élargissement du champ d'application des STI en janvier 2015. Il comprendra la fourniture d'outils tels que:

- la table des renvois: renvois de la liste des paramètres harmonisée aux paramètres des différentes STI;
- le fichier de transfert de la BDR: pour télécharger les informations mises à jour des documents de référence nationaux dans la BDR.

<sup>1</sup> Voir projet de plan «Stratégie d'alignement des règles techniques nationales au cadre juridique de l'UE» - référence ERA-REP-128.

Aux fins de l'objet et du champ d'application des commentaires relatifs à l'application du document de référence, le toilettage des RTN se limite aux règles applicables concernant l'autorisation des véhicules ferroviaires.

Pour l'évaluation de la règle technique nationale, les critères d'évaluation figurant dans le tableau 4 seront applicables. Pour effectuer l'évaluation, il est nécessaire de veiller à ce que toutes les informations obligatoires requises pour la notification soient fournies, par exemple le point ouvert, le cas ou paramètre spécifique auquel la règle s'applique, etc.

**Tableau 4: Critères d'évaluation des RTN (source: Notif-IT)**

| CRITÈRES D'ÉVALUATION DES RTN |  |
|-------------------------------|--|
| 1.                            | La RTN relève-t-elle du champ d'application de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE?   |
| 2.                            | La règle fait-elle référence à une exigence essentielle et à un paramètre? (Remarque: pour la notification de règles non conformes aux STI, le sous-système et le paramètre de la liste des paramètres doivent être référencés; pour la notification de règles relatives à une STI, la notification ne doit faire référence qu'à un point ouvert / cas spécifique qui fera implicitement référence au paramètre et à l'exigence essentielle) |
| 3.                            | La RTN est-elle imposée au niveau de l'EM?   |
| 4.                            | La RTN est-elle applicable à tous les EF ou GI concernés ? (elle ne doit pas entraver la concurrence)  |
| 5.                            | La RTN vise-t-elle un sous-système non conforme aux STI? (si OUI, veuillez passer à la question 8, si NON, veuillez passer à la question 6)  |
| 6.                            | Lorsque la RTN vise un domaine d'application couvert par une STI, fait-elle référence à un point ouvert / cas spécifique de la STI concernée?  |
| 7.                            | Lorsque la RTN renvoie à un point ouvert ou à un cas spécifique de la STI concernée - précise-t-elle uniquement les exigences du point ouvert ou du cas spécifique de la STI? (dans ce cas, seules les informations visant à satisfaire au point ouvert/cas spécifique sont acceptées, toutes les informations/exigences supplémentaires seront contrôlées afin de déterminer si elles compromettent la STI).                                |
| 8.                            | La RTN référence-t-elle correctement le paramètre sélectionné dans la notification?  |
| 9.                            | Le texte de la RTN est-il disponible/accessible au public?   |
| 10.                           | Les informations concernant la publication ou l'organisme émetteur sont-elles incluses dans la RTN? Sont-elles exhaustives?  |
| 11.                           | Pour les règles MODIFIÉES uniquement: la règle MODIFIÉE est-elle cohérente avec la règle qu'elle modifie? (choisissez OUI uniquement si les détails de la règle enregistrée précédemment sont entrés)  |
| 12.                           | Les informations concernant l'évaluation de la conformité et la procédure de vérification à effectuer pour la RTN sont-elles incluses dans la RTN? Sont-elles exhaustives?   |
| 13.                           | Les informations concernant les organes désignés pour effectuer l'évaluation de la conformité et la procédure de vérification sont-elles incluses dans la RTN? Sont-elles exhaustives?   |

Lorsqu'ils saisissent les informations pour la RTN concernée dans la BDR, les EM peuvent transférer, au moyen d'une fonctionnalité spécifique dans la BDR, les règles de la BDR vers Notif-IT pour notification à la CE.

La dernière étape de la procédure de toilettage se termine par la validation de la règle par la CE et la publication de la validation dans Notif-IT, après quoi le statut dans la BDR se change en «approuvée». Si la règle a été rejetée par la CE, elle ne s'applique plus et l'EM doit prendre les mesures appropriées, par exemple pour retirer ou adapter la règle.

### **Mise à jour de la liste de paramètres**

La proposition de mise à jour de la liste des paramètres formulée par l'Agence a été acceptée lors de la 73<sup>e</sup> réunion du RISC le 4 juin 2015. La nouvelle version de la liste des paramètres, annexée à la décision d'exécution (UE) 2015/2299 de la Commission du 17 novembre 2015, elle est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

La révision a pour but d'améliorer la compréhension et l'application de la liste des paramètres et comprend les éléments suivants:

- ajout/amélioration de l'explication des paramètres;
- suppression des paramètres obsolètes;
- examens nécessaires en raison de la mise à jour des STI (par exemple des STI CCS);
- spécifications plus détaillées;
- nouveaux paramètres (pour certains aspects, par exemple CEM).

Les retours d'expérience des ANS, des GIG, des demandeurs, d'autres parties prenantes et de l'Agence ont été utilisés comme suggestions pour étoffer la proposition.

La nouvelle liste des paramètres sera accompagnée de la table des renvois, document publié et géré par l'Agence qui montre la relation entre la liste des paramètres et les paramètres des différentes spécifications techniques d'interopérabilité. Le contenu de la table des renvois sera inclus dans la BDR.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle liste des paramètres, les règles et la classification de leur équivalence seront gérées dans la BDR sur la base de la liste des paramètres publiées à l'annexe III des commentaires relatifs à l'application du document de référence v2.0-22.07.2013. Après l'entrée en vigueur de la liste des paramètres révisée:

- l'Agence mettra en œuvre la liste des paramètres mise à jour dans la BDR;
- l'Agence coordonnera avec les MS/ANS la migration des anciens documents de référence nationaux publiés vers la liste des paramètres mise à jour en suivant les étapes suivantes:
  - en accord avec l'EM/ANS, l'Agence fournira la liste des règles existantes publiées dans la BDR dans la structure de la nouvelle liste des paramètres pour révision par l'EM/ANS. La liste sera fournie sous la forme d'un fichier à télécharger dans la BDR (MS Excel). Les règles seront automatiquement attribuées aux paramètres de la nouvelle liste le cas échéant (lorsqu'il existe une relation directe pour les paramètres).

L'EM/ANS révisera la liste en ce qui concerne l'exactitude des informations fournies, son statut «actuel» et attribuera également un paramètre adéquat aux règles pour lesquelles il n'existe pas de relation directe entre la liste des paramètres précédente et la liste mise à jour.

- Après révision, le fichier de téléchargement dans la BDR sera présenté par l'EM/ANS à l'Agence pour téléchargement et publication dans la BDR.

### **Modification des normes référencées par les règles utilisées pour l'autorisation de véhicules (par exemple norme EN, fiche UIC, etc.)**

Les normes pouvant être modifiées par les organisations sectorielles pour différentes raisons (y compris les avantages commerciaux), tous les États membres concernés doivent décider d'adapter la règle nationale à la dernière version en vigueur de la norme en cas de modification. Les règles nationales doivent toujours fournir une référence claire à la version de la norme à prendre en considération.

Si une modification de la version de la norme qui est indiquée dans la règle technique nationale est proposée par l'EM, il convient d'appliquer la procédure de notification conformément à la directive 93/34/CE pour le nouveau projet (mis à jour) de règle.

Une modification des normes qui sont déjà référencées dans les règles pourrait compromettre toutes les classifications d'équivalences (A, B ou C). Par conséquent, ces classifications doivent être réévaluées. Pour ne pas porter atteinte à l'acceptation croisée, il faudra veiller à ce que ce facteur soit pris en considération par tous les acteurs prenant part à la révision des normes lorsqu'ils envisagent de modifier les normes utilisées dans le cadre de l'autorisation des véhicules.

### **Références aux normes ou autres documents dans les règles techniques nationales**

Afin de tenir compte de l'état de la technique, mais également pour laisser libre cours aux évolutions techniques, les règles nationales renvoient souvent aux normes nationales ou internationales, ou à d'autres documents émis par les organisations du secteur ferroviaire, par exemple EN, fiches UIC, etc.

La version de la norme ou du document doit être précisée et la version référencée doit être appliquée par le demandeur. Si la norme ou le document est indiqué sans préciser la version applicable, la dernière version en vigueur de cette norme ou document doit être appliquée par le demandeur.

La version des normes à utiliser tout au long du projet doit être précisée dans les références de préengagement.

---

## 6.3 CADRES JURIDIQUES NATIONAUX

### **Mettre sur pied une procédure européenne unique**

Pour mettre en œuvre un cadre harmonisé, il est nécessaire que les EM, soutenus par l'Agence, adaptent leurs cadres juridiques nationaux pour l'autorisation de véhicules afin de les aligner au cadre de l'UE (le cadre juridique générique).

L'Agence soutiendra les EM; une procédure à cet égard est en cours d'élaboration.

### **Cadre juridique générique**

Le cadre juridique générique est composé des organigrammes génériques et des informations générales. Le cadre juridique générique doit être utilisé pour:

- enregistrer les CJN de chaque EM;
- donner un accès aisé au CJN à tous les demandeurs.

L'enregistrement des informations générales utilisera un format différent de l'organigramme générique.

Les organigrammes génériques et les informations générales dans les annexes I et II couvrent tous les cas d'autorisation, et chaque activité/résultat peut être développé(e) de façon à recueillir les informations nécessaires:

- références/hyperliens vers les règles (textes juridiques ou orientations);
- caractéristiques de l'activité/du résultat, par exemple format (électronique, papier).

Les organigrammes génériques contiennent également:

- des références à la législation européenne;
- les rôles associés.

Chaque EM utilisera le cadre juridique générique pour décrire son propre CJN, ainsi que pour indiquer les parties non utilisées ou pour ajouter des commentaires ou des informations le cas échéant.

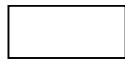
**Comment lire les organigrammes**

**Organigrammes**

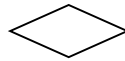
Organigramme standard décrivant le processus d'autorisation à l'aide de six symboles du langage de modélisation unifié:



Début/Fin



Activité



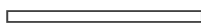
Décision à réponses multiples



Résultat



Sous-étape



Division/fusion



Début/Fin intermédiaire



## Principes

- Les symboles sont reliés par des flèches.
- Le symbole de fusion indique si les flèches parallèles signifient «et» ou «ou».
- Le symbole de division est toujours considéré comme «et».
- L'organigramme commence et se termine par le même symbole.
- Par souci de lisibilité, les boucles logiques (qui effectuent une activité ou une série d'activités jusqu'à ce que la condition soit satisfaite) ne sont pas représentées dans les organigrammes.
- Une activité est une action qui nécessite l'utilisation d'un verbe, par exemple demander, fournir, modifier.
- Une décision est souvent la réponse à une question. La réponse est souvent binaire (oui/non), mais il peut également y avoir d'autres solutions.
- Un résultat découle d'une action et est souvent un document, qu'il soit électronique ou sur papier.
- Les résultats sont placés avec le destinataire.
- Le rôle indiqué dans l'organigramme correspond au responsable de l'activité. D'autres acteurs peuvent intervenir, mais ils ne sont pas indiqués dans l'organigramme.
- Si une date de référence est définie par la législation, celle-ci est indiquée dans l'activité/la décision/le résultat par un (\*).
- Les activités/les décisions/les résultats suivent le code couleur suivant:
  - vert = pratique recommandée;
  - violet = obligatoire en vertu de la réglementation européenne;
  - marron = obligatoire en vertu de la réglementation nationale.
- Les références à la réglementation suivent le code couleur suivant:
  - jaune = européenne;
  - gris = nationale.
- Remarque:
  - les activités obligatoires en vertu de la réglementation européenne qui n'est pas transposée par ou appliquée dans un EM;
  - ou les autres activités (pratiques recommandées, obligatoires en vertu de la réglementation nationale) donnant des informations supplémentaires sont reflétées dans des encadrés sur fond blanc avec une bordure pointillée
- Les abréviations suivantes sont utilisées en rapport avec la réglementation européenne:
  - DI = directive 2008/57/CE (directive sur l'interopérabilité);
  - R = recommandation 2014/897/UE;
  - MSC = règlement 402/2013 pour l'évaluation et l'appréciation des risques.

## Informations relatives au cadre juridique national à fournir en plus des organigrammes

Pour recueillir les informations nécessaires concernant les CJN, il convient de fournir certaines informations en plus des organigrammes.

De manière générale, certaines informations sont nécessaires pour les règles et les documents. Ces informations sont décrites dans les sections suivantes, et les activités/décisions/résultats nécessitant ces informations supplémentaires sont indiqués par des bordures épaisses dans les organigrammes.

Il pourrait y avoir d'autres informations supplémentaires sans lien avec les règles ni les documents.

Pour les règles, préciser:

- les références détaillées des règles qui définissent les exigences;
- les langues dans lesquelles les règles sont disponibles.

### **Informations générales**

Le fait de mettre des informations générales à la disposition des acteurs est une pratique courante.

La plupart des informations requises sont nécessaires pour comprendre les mesures de mise en œuvre prises par les EM pour transposer la directive sur l'interopérabilité en vertu de la recommandation 2014/897/UE.

Afin de rendre la procédure transparente pour toutes les parties concernées, la communication d'informations générales est donc une condition indispensable à la procédure.

Les informations générales sont notamment la description:

- des processus, procédures et lignes directrices d'autorisation;
- des rôles et responsabilités des acteurs concernés;
- des frais;
- des points de contact;
- des délais légaux nationaux.

### **Publication et mise à jour des cadres juridiques nationaux**

#### **Gestion du cadre juridique générique**

##### **1. Planification**

Après une mise à jour de la réglementation européenne et/ou toute recommandation de l'UE ou de l'Agence visant à améliorer l'autorisation de véhicules, ou à la lumière des expériences, l'Agence révisera le cadre juridique générique une fois par an et fera, à sa discrétion, des propositions au groupe de travail sur l'acceptation croisée.

##### **2. Mise à jour**

L'Agence est responsable de la mise à jour du cadre juridique générique. Aux fins de chaque mise à jour, l'Agence tiendra compte des suggestions des parties prenantes.

##### **3. Organisation et coordination des activités**

L'Agence recueille les suggestions visant à améliorer le cadre juridique générique. Les suggestions des parties prenantes peuvent être formulées par les organisations du secteur, les EM/ANS ou les utilisateurs individuels. Il faut pour cela écrire à l'adresse

[RDD@era.europa.eu](mailto:RDD@era.europa.eu)

La proposition de l'Agence de mettre à jour le cadre juridique générique sera publiée sur le site web de l'Agence au moins un mois avant sa présentation au groupe de travail sur l'acceptation croisée.

#### 4. **Prise de décisions**

Le groupe de travail sur l'acceptation croisée assume les responsabilités suivantes:

- a. validation de la proposition de l'Agence;
- b. approbation de la publication du cadre juridique générique.

### **Gestion du cadre juridique national**

Lorsque le cadre juridique national d'un État membre a été validé et publié par celui-ci dans la BDR, l'accès au cadre juridique national au format PDF sur le site web de l'Agence est supprimé.

#### 1. **Planification**

Les EM/ANS révisent leur cadre juridique national après :

- a. une mise à jour de la réglementation européenne et/ou toute recommandation de l'UE ou de l'Agence visant à améliorer l'autorisation de véhicules;
- b. une mise à jour de la réglementation nationale.

#### 2. **Mise à jour**

La première personne de contact indiquée dans les informations générales fait en sorte que le cadre juridique national soit mis à jour.

#### 3. **Organisation et coordination des activités**

Lorsqu'une mise à jour du cadre juridique générique est publiée, l'Agence en informe par courrier électronique par l'adresse [RDD@era.europa.eu](mailto:RDD@era.europa.eu) toutes les personnes de contact responsables des cadres juridiques nationaux dans la BDR.

Le cadre juridique national mis à jour est publié dans le mois qui suit la notification par l'Agence.

Lorsqu'une nouvelle règle nationale en lien avec l'autorisation de véhicules est notifiée dans NOTIF-IT, le cadre juridique national mis à jour doit être publié dans le mois qui suit la notification.

#### 4. **Prise de décisions**

La première personne de contact indiquée dans les informations générales est responsable des tâches suivantes :

- a. validation du cadre juridique national mis à jour;
- b. approbation de sa publication.

## ANNEXE I – FORMULAIRE POUR LES INFORMATIONS GENERALES

### 1. Informations générales

| Coordonnées de contact pour le cadre juridique national |                       |                              |
|---|-----------------------|------------------------------|
| Pays  | Nom de l'organisation | Numéro de téléphone bureau   |
|   |                       |                              |
| Personne de contact                                     | Courrier électronique | Numéro de téléphone portable |
|   |                       |                              |
|   |                       |                              |

|   |                                 | Existe (oui/non) | Classification (générale, spécifique, détaillée) | Référence détaillée des règles | Langues dans lesquelles les règles sont disponibles | EM   |
|---|---------------------------------|------------------|--|--------------------------------|---|------|
| Transposition de la directive sur l'interopérabilité  |                                 |                  | S.O.   |                                |   | S.O. |
| Ligne directrice nationale  |                                 |                  | S.O.   |                                |   |      |
| Autorisation supplémentaire requise   |                                 |                  | S.O.   |                                |   |      |
| Définitions :   | Type de véhicule                |                  |  |                                |   |      |
|   | Durée de validité d'un type     |                  | S.O.   |                                |   |      |
|   | Réaménagement                   |                  |  |                                |   |      |
| Renouvellement  |                                 |                  |  |                                |   |      |
| Préciser les modalités des essais sur voie - exigences administratives, techniques et opérationnelles |                                 |                  |  |                                |   |      |
| Coordination avec d'autres EM   | Procédure de demande simultanée |                  |  |                                |   |      |

---

Première partie du document de référence – Commentaires relatifs à l'application

---

\*\*\*\*\*

| Frais  | Existe (oui/non) | Montant (euros) | Conditions (fixe/tarif horaire) | Référence détaillée de la règle | Langues dans lesquelles les règles sont disponibles |
|--|------------------|-----------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| Pour obtenir les lignes directrices nationales                 |                  |                 |                                 |                                 |   |
| Pour l'accusé de réception de la demande                       |                  |                 |                                 |                                 |   |
| Pour la délivrance d'une autorisation                          |                  |                 |                                 |                                 |   |
| Pour refus d'autorisation                                      |                  |                 |                                 |                                 |   |
| Pour la procédure d'appel devant l'ANS                         |                  |                 |                                 |                                 |   |
| Pour la procédure d'appel devant l'organe d'appel              |                  |                 |                                 |                                 |   |
| Pour l'ANS agissant en tant qu'organisme d'évaluation (OD/MSC) |                  |                 |                                 |                                 |   |
| Pour l'ANS émettant des certificats (OD/MSC)                   |                  |                 |                                 |                                 |   |



## 2. Rôles et responsabilités

Les rôles/acteurs suivants pourraient être impliqués dans la procédure d'autorisation de mise en service de véhicules : demandeur, EF, GI, détenteur, ON, OD, ANS, EM, organisme d'évaluation (MSC) et autres (laboratoires, etc.).

Certains acteurs peuvent jouer plusieurs rôles. Par exemple, un demandeur peut également être une EF et un ON peut aussi être un OD. Ce tableau a pour objet de clarifier les exigences éventuelles à respecter pour chacun de ces rôles.

Ce tableau doit être complété par les informations suivantes :

- la référence aux règles décrivant chaque rôle et les langues dans lesquelles ces règles sont disponibles;
- une liste de critères permettant à l'acteur de jouer un rôle donné;
- une liste de tous les acteurs en mesure de jouer un rôle donné.

| Exigences imposées à l'acteur pour le rôle            | Demandeur | GI        | ON   | OD | ANS | EM | Organe d'appel | Organisme d'évaluation (MSC) | Entité compétente | Autres (*) |
|---|-----------|-----------|------|----|-----|----|----------------|------------------------------|-------------------|------------|
| Référence détaillée des règles                        |           |           |      |    |     |    |                |                              |                   |            |
| Langues dans lesquelles les règles sont disponibles : |           |           |      |    |     |    |                |                              |                   |            |
| Liste des critères d'acceptation                      | -<br>-    |           |      |    |     |    |                |                              |                   |            |
| Liste des acteurs habilités à agir en tant que :      |           | S.O.<br>. | S.O. |    |     |    |                |                              |                   |            |

(\*) Veuillez décrire le rôle et la base juridique pour l'implication de tout «autre» acteur non mentionné dans les directives sur l'interopérabilité et sur la sécurité.



### 3. Délai

| Existe-t-il un délai imposé au niveau national   |   | Spécifier le délai | Référence détaillée des règles | Langues dans lesquelles les règles sont disponibles |
|--|---|--------------------|--------------------------------|---|
| Pour un nouveau cas d'autorisation après réaménagement/renouvellement: pour prise de décision par EM/ANS conformément à l'article 20, paragraphe 1, de la directive sur l'interopérabilité |   |                    |                                |   |
| Pour tous les cas d'autorisation avec refus d'autorisation en vertu de l'article 21, paragraphe 7, de la directive sur l'interopérabilité  | Demande de réexamen du refus adressée par le demandeur à l'ANS  |                    |                                |   |
|  | Maintien du refus par l'ANS   |                    |                                |   |
|  | Demande de réexamen du refus adressée par le demandeur à l'organe d'appel – avis éventuel de l'Agence sur demande de l'organe d'appel   |                    |                                |   |
| Pour cas d'autorisation supplémentaire de véhicules conformes aux STI  | Décision de l'ANS à prendre le plus rapidement possible et au plus tard conformément à l'article 23, paragraphe 7, de la directive sur l'interopérabilité:  |                    |                                |   |
|  | (a) après dépôt du dossier d'autorisation;  |                    |                                |   |
|  | (b) le cas échéant, après la fourniture de toute information complémentaire demandée par l'autorité nationale de sécurité;  |                    |                                |   |
| Pour cas d'autorisation supplémentaire de véhicules non conformes aux STI  | Décision de l'ANS à prendre le plus rapidement possible et au plus tard conformément à l'article 25, paragraphe 5, de la directive sur l'interopérabilité:  |                    |                                |   |
|  | (a) après dépôt du dossier d'autorisation;  |                    |                                |   |
|  | (b) le cas échéant, après la fourniture de toute information complémentaire demandée par l'autorité nationale de sécurité;  |                    |                                |   |
| Pour cas d'autorisation supplémentaire de véhicules non conformes aux STI  | (c) le cas échéant, après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité nationale de sécurité.   |                    |                                |   |
|  |   |                    |                                |   |
| Pour tous les cas d'autorisation supplémentaires: véhicules conformes aux STI et non conformes aux STI   | Pour les essais/vérifications (y compris compatibilité du réseau) avec les acteurs identifiés, y compris le GI, au plus tard conformément à l'article 23, paragraphe 6, et à l'article 25, paragraphe 4, de la directive sur l'interopérabilité |                    |                                |   |



|  |   |  |  |  |
|--|---|--|--|--|
|  | en cas d'autorisation présumée en vertu de l'article 21, paragraphe 8, de la directive sur l'interopérabilité |  |  |  |
|--|---|--|--|--|



---

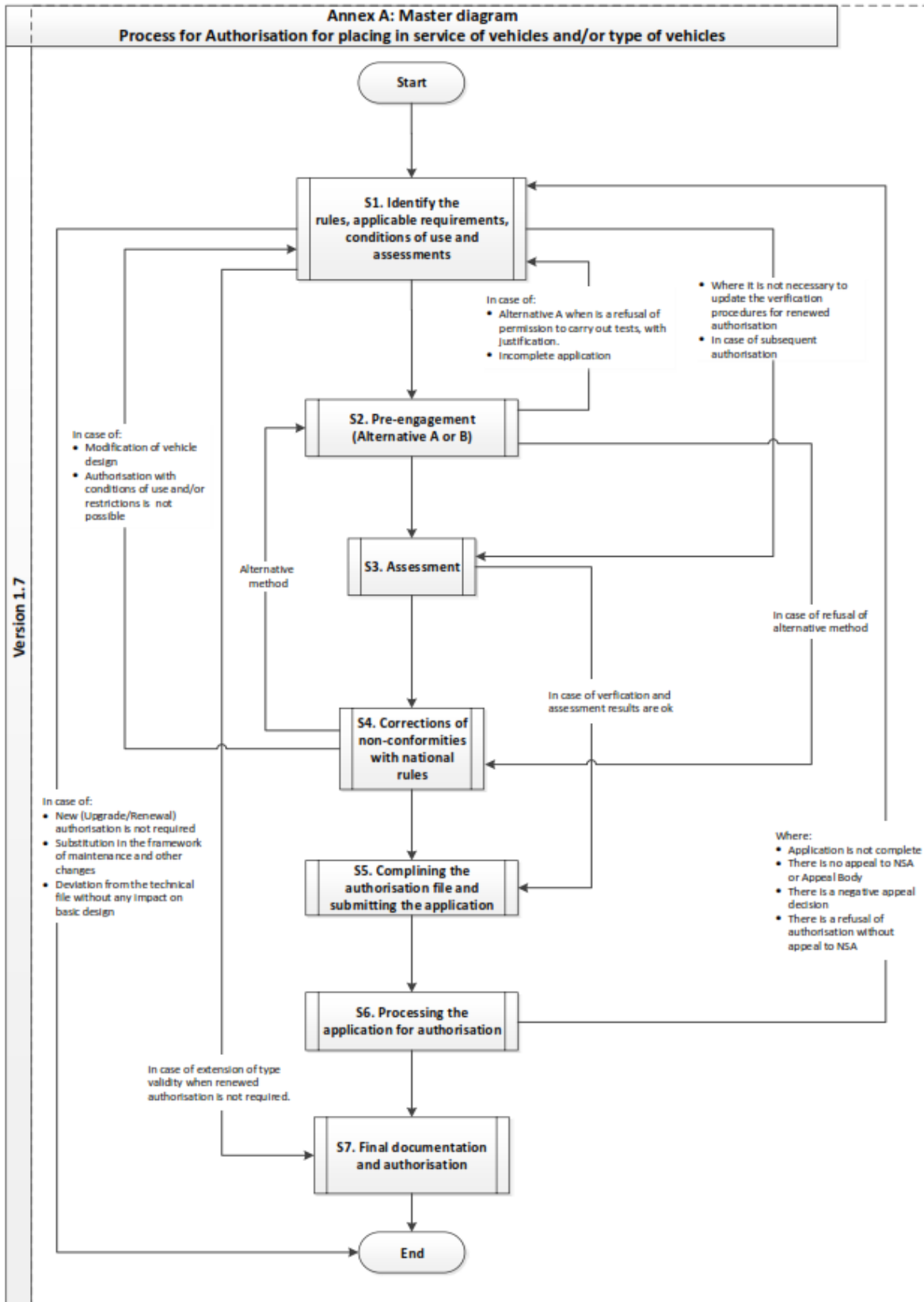
\*\*\*\*\*

## **ANNEXE II – ÉTAPES DE LA PROCEDURE D'AUTORISATION**

La procédure se compose d'informations générales et de huit étapes. La communication d'informations générales est une condition indispensable à la description de la procédure.

Étapes de la procédure :

- Étape 1 – Identification des règles, des exigences applicables, des conditions d'utilisation et des évaluations;
  - Étape 1 – Sous-étape 1 : Décision sur le cas d'autorisation;
  - Étape 1 – Sous-étape 2 : Dérogation aux STI;
- Étape 2 - Préengagement; - Alternative A (lorsque l'approche de la réalisation des essais doit inclure l'octroi d'une permission par une entité compétente)
  - Préengagement; - Alternative B (lorsque l'approche de réalisation des essais ne doit pas inclure d'entité compétente)
  - Sous-étape 1 : Évaluation de la proposition de méthode alternative pour satisfaire aux exigences essentielles;
  - Sous-étape 2 : Permission de réaliser les essais sur voie;
- Étape 3 – Évaluation;
- Étape 4 – Corrections des non-conformités aux règles nationales;
- Étape 5 – Compilation du fichier d'autorisation et dépôt de la demande;
- Étape 6 - Traitement de la demande d'autorisation:
  - Sous-étape 1: Appel;
- Étape 7 – Documentation finale et autorisation;
- Étape 8 – Enregistrement de l'autorisation des véhicules dans le RNV.



\*\*\*\*\*

## Étape 1. Identification des règles, des exigences applicables, des conditions d'utilisation et des évaluations

### Décision sur le cas d'autorisation applicable

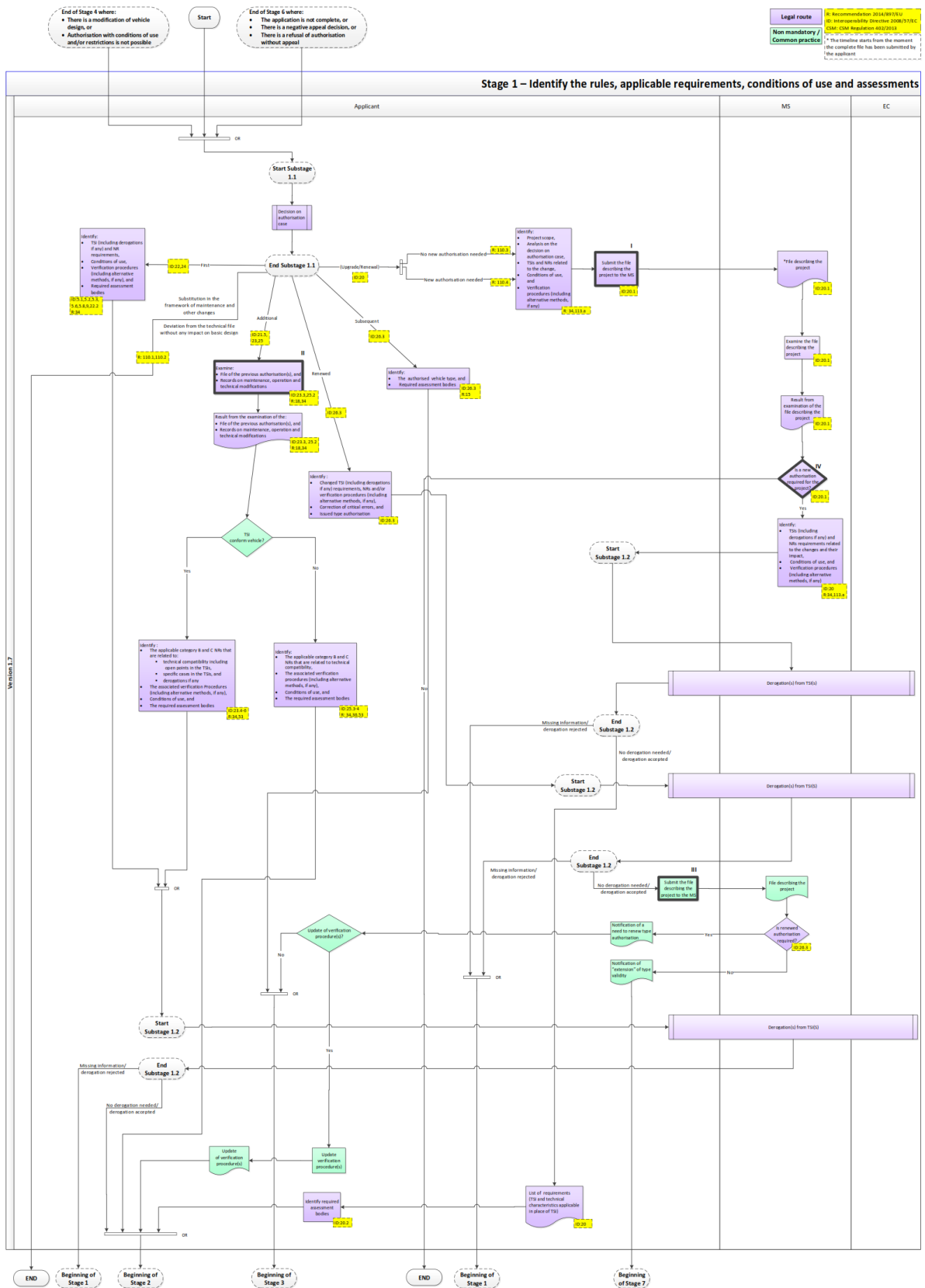
Lors de la première phase de l'étape 1, le demandeur doit décider du cas d'autorisation applicable, sauf lorsqu'il s'agit d'une nouvelle autorisation, auquel cas l'EM prend la décision. En cas de renouvellement ou de réaménagement, le demandeur doit en informer l'EM pour demander si une nouvelle autorisation est requise ou non. Cela se base sur les informations générales de la documentation du CJN.

Remarque: une modification peut inclure un changement de logiciel.

### Informations relatives au CJN à fournir en plus des organigrammes

Préciser:

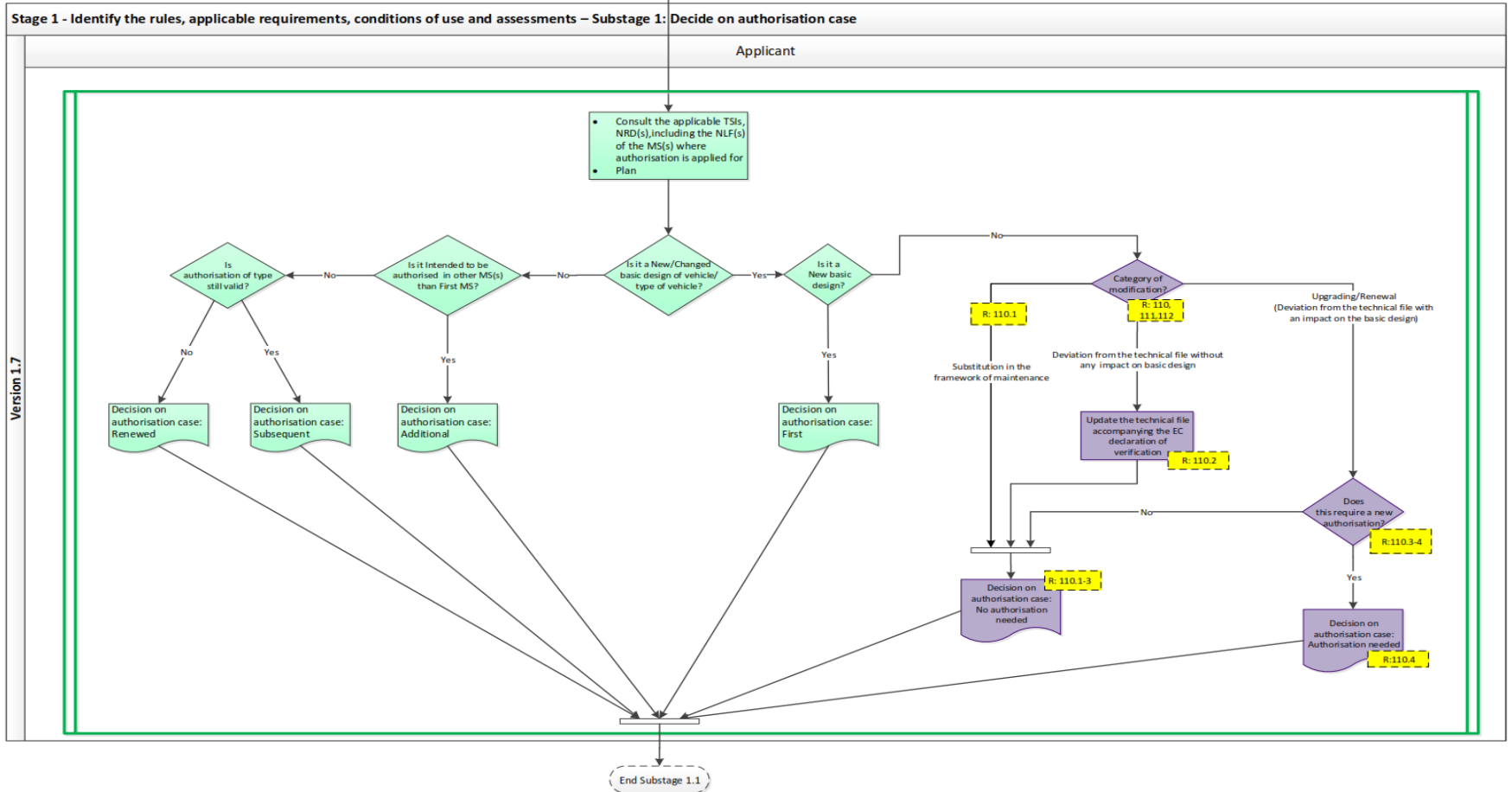
- les exigences en termes de contenu du dossier décrivant le projet en cas de réaménagement/renouvellement;
- les exigences en termes de contenu du dossier des autorisations précédentes;
- les exigences en termes de contenu des registres de maintenance, d'exploitation et de modifications;
- les exigences en termes de contenu du dossier décrivant le projet en cas d'autorisation renouvelée;
- les critères pour une nouvelle autorisation.





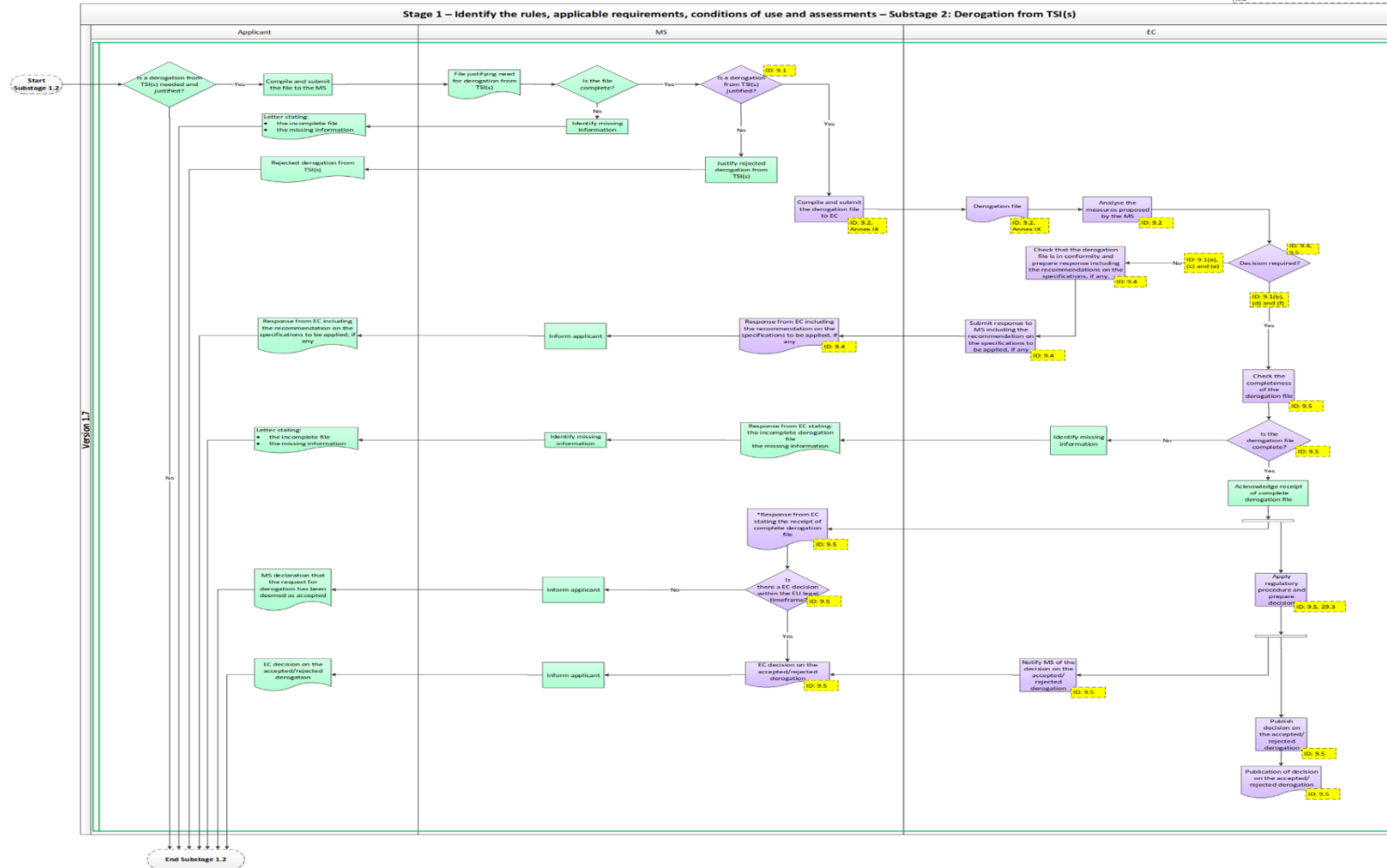
Non mandatory/  
Common practice  
Legal route

R: Recommendation  
2014/897/EU





|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Legal route                     | ID: Interoperability Directive 2008/57/EC  |
| Non mandatory / Common practice | * The timeline starts from the moment the complete file has been submitted by the MS |



---

## Étape 2. Préengagement (alternative A/alternative B)

Le préengagement est inclus étant donné qu'il s'agit d'une «bonne» pratique courante.

### Description de la procédure

La procédure est décrite dans l'organigramme. Des explications complémentaires sont fournies dans la section ci-dessous.

Pour les règles nationales, les évaluations, les procédures de vérification correspondantes et les éléments de preuve requis pour chaque EM sont enregistrés dans la deuxième partie du document de référence.

Les acteurs impliqués dans l'étape de préengagement sont les suivants

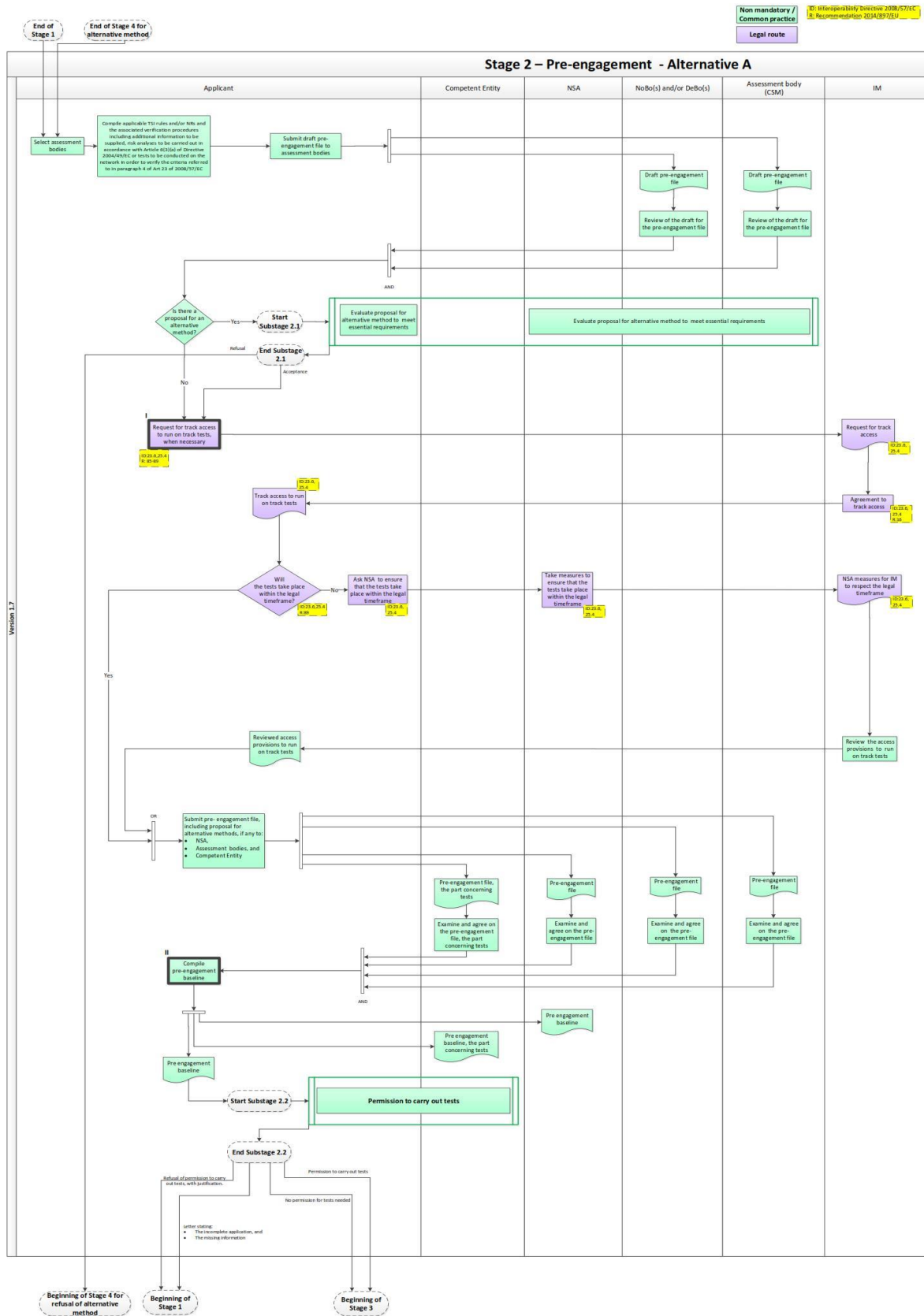
- demandeur - toutes les questions relatives au préengagement;
- ANS - les règles applicables, y compris les modalités nationales spécifiques pour les essais sur voie;
- organismes d'évaluation - modalités avec le demandeur;
- gestionnaire de l'infrastructure pour l'accès afin de réaliser les essais;
- entité compétente requise par l'État membre pour l'alternative A.

Les résultats de cette étape sont les références de préengagement convenues entre les acteurs impliqués.

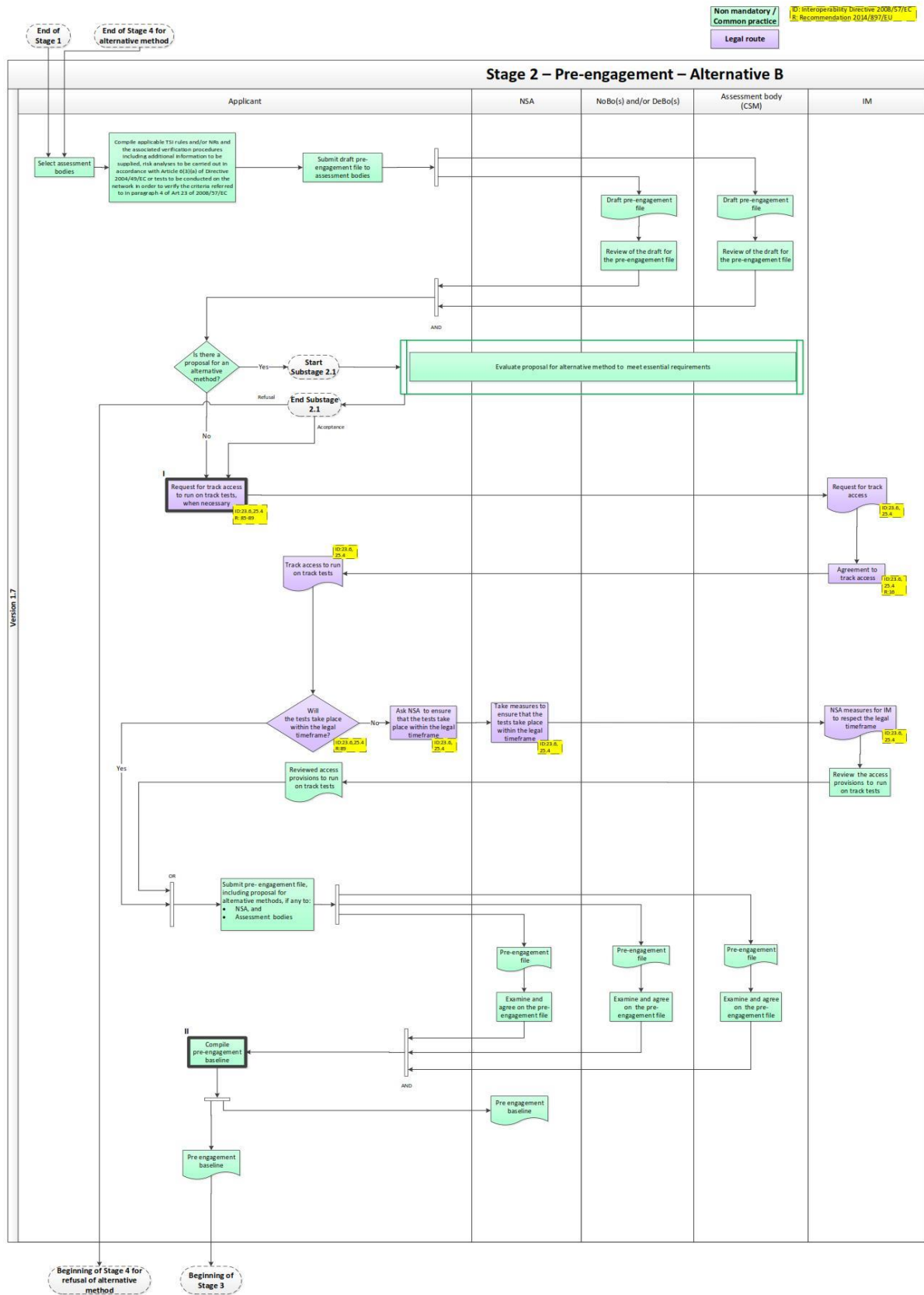
### Informations relatives au CJN à fournir en plus des organigrammes

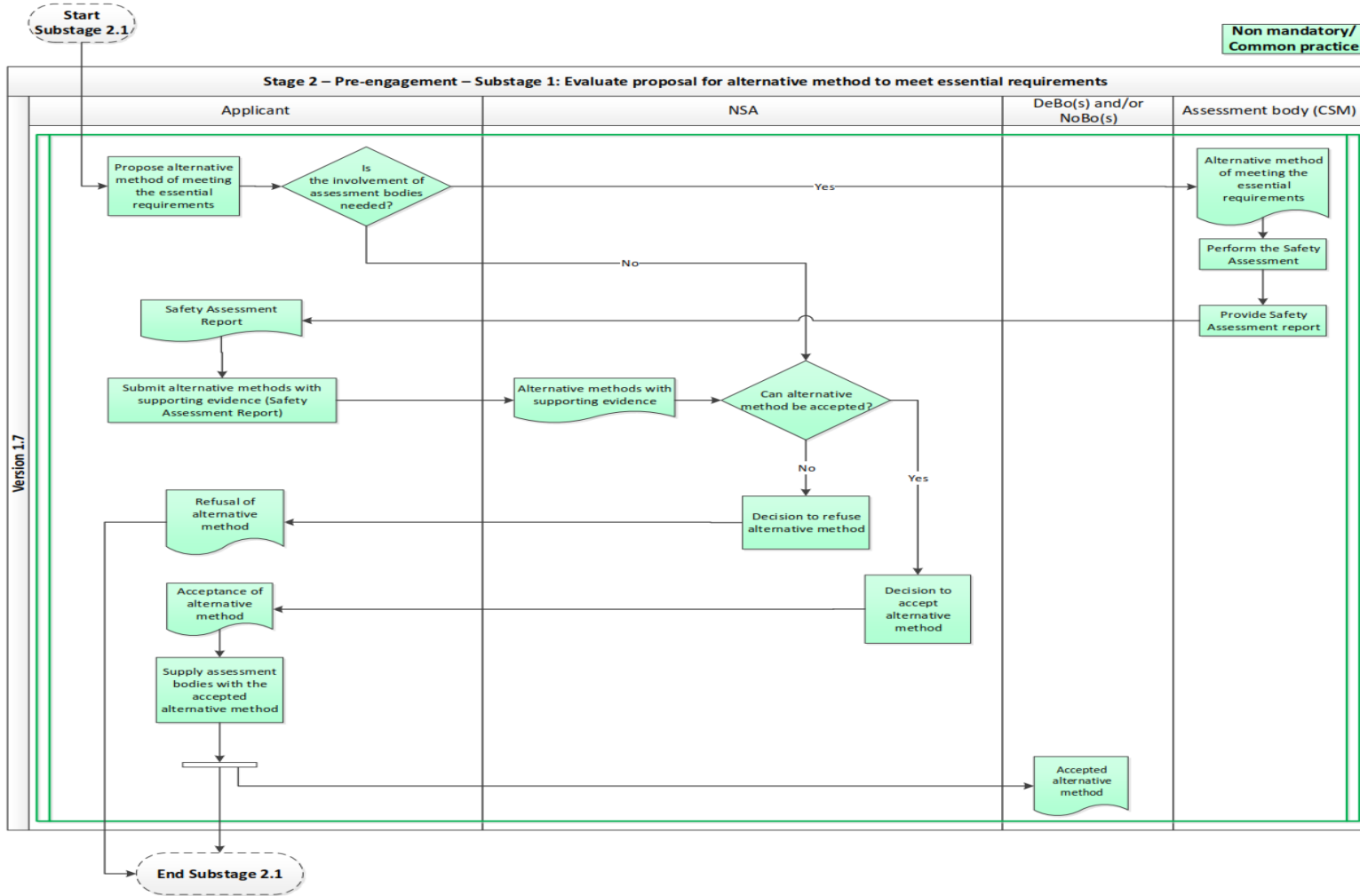
Préciser :

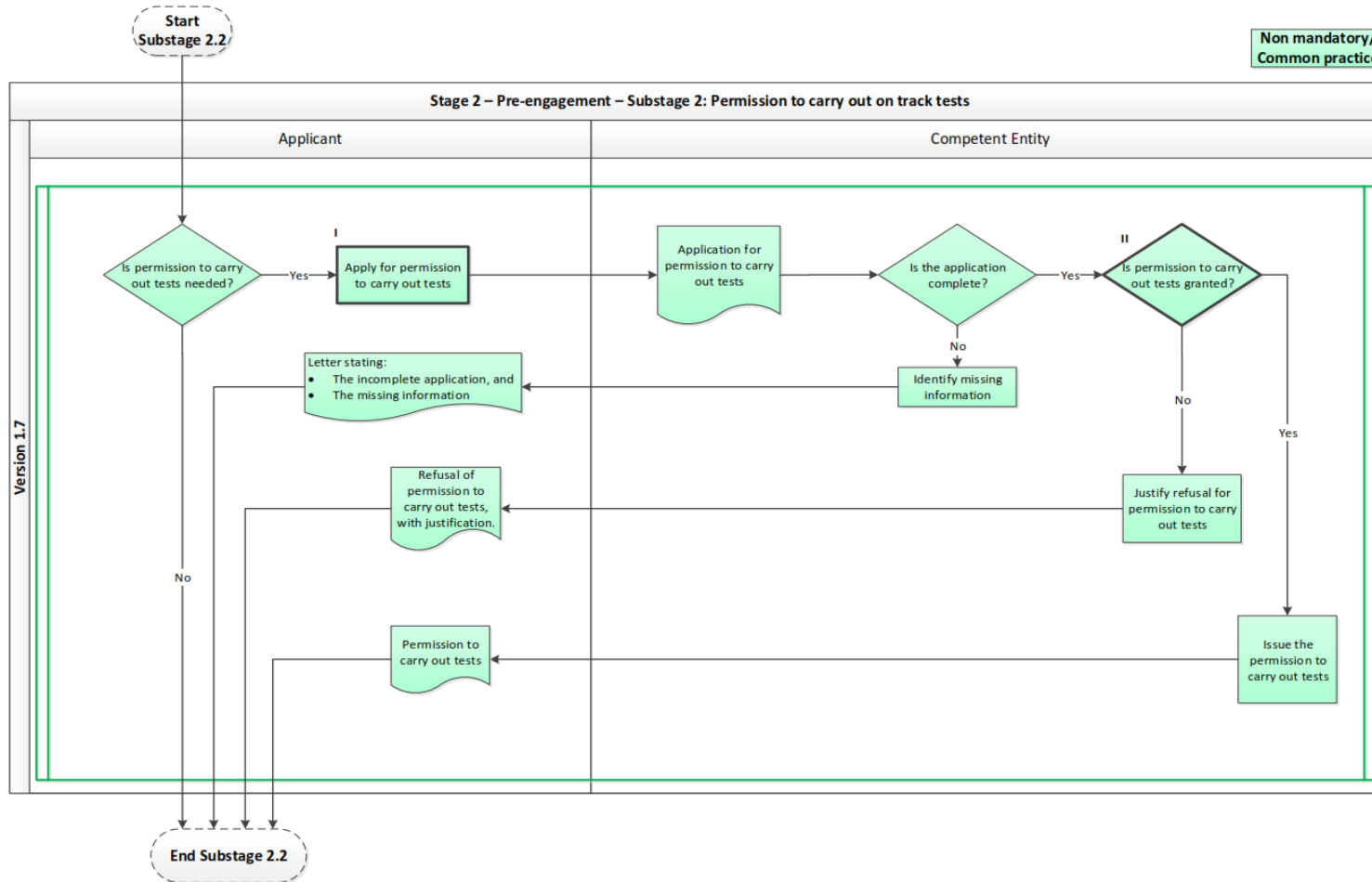
- la procédure d'établissement des conditions pour effectuer des essais sur voie;
- la procédure d'établissement des références de préengagement;
- les exigences et le contenu pour l'application de la permission de réaliser les essais;
- les critères de décision d'octroi de la permission de réaliser les essais.













### Étape 3. Évaluation

L'évaluation est une étape de la procédure de mise en service de véhicule mentionnée dans la directive sur l'interopérabilité.

#### **Description de la procédure**

Toutes les évaluations nécessaires pour l'autorisation de véhicules/de types de véhicules sont couvertes par cette étape. Cependant, les évaluations détaillées (sous-systèmes, parties de sous-systèmes, étapes des vérifications, éléments d'interopérabilité) ne sont pas développées ici.

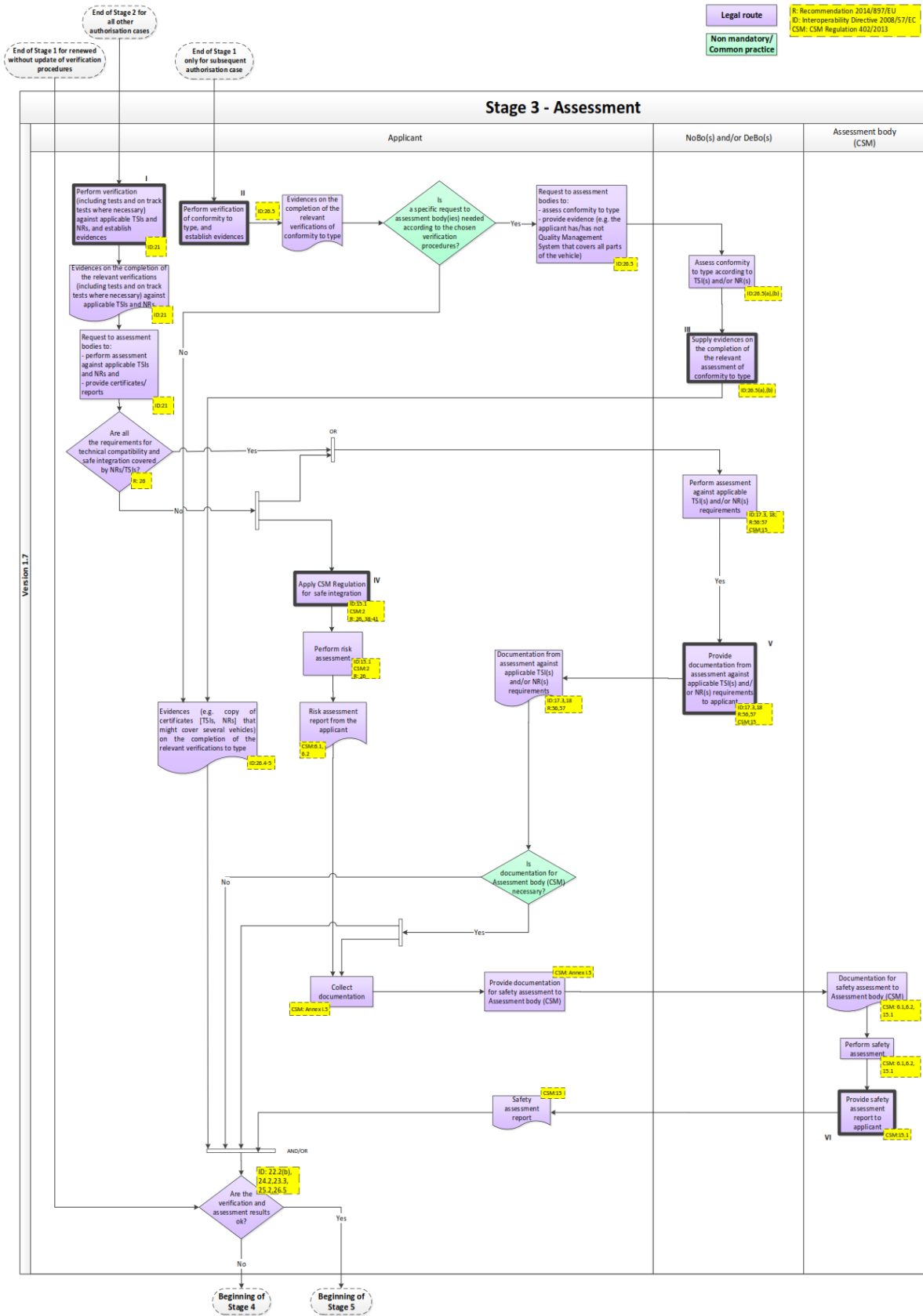
Chaque organe d'évaluation est responsable de la compilation des documents relatifs aux évaluations effectuées.

Le demandeur effectue les vérifications et établit les éléments de preuve.

#### **Informations relatives au CJN à fournir en plus des organigrammes**

Préciser :

- les exigences en matière d'évaluation des risques;
- les exigences en matière d'éléments de preuve;
- les exigences pour le contenu du rapport d'évaluation de la sécurité.



\*\*\*\*\*

#### Étape 4. Corrections des non-conformités aux règles nationales

On considère que les règles doivent être entièrement respectées à moins qu'une dérogation aux STI et/ou aux règles nationales ne soit accordée, et par conséquent, les options du demandeur sont limitées pour modifier la conception ou les conditions d'utilisation.

##### Description de la procédure

Des mesures correctives peuvent être répétées jusqu'à ce que la conformité soit atteinte.

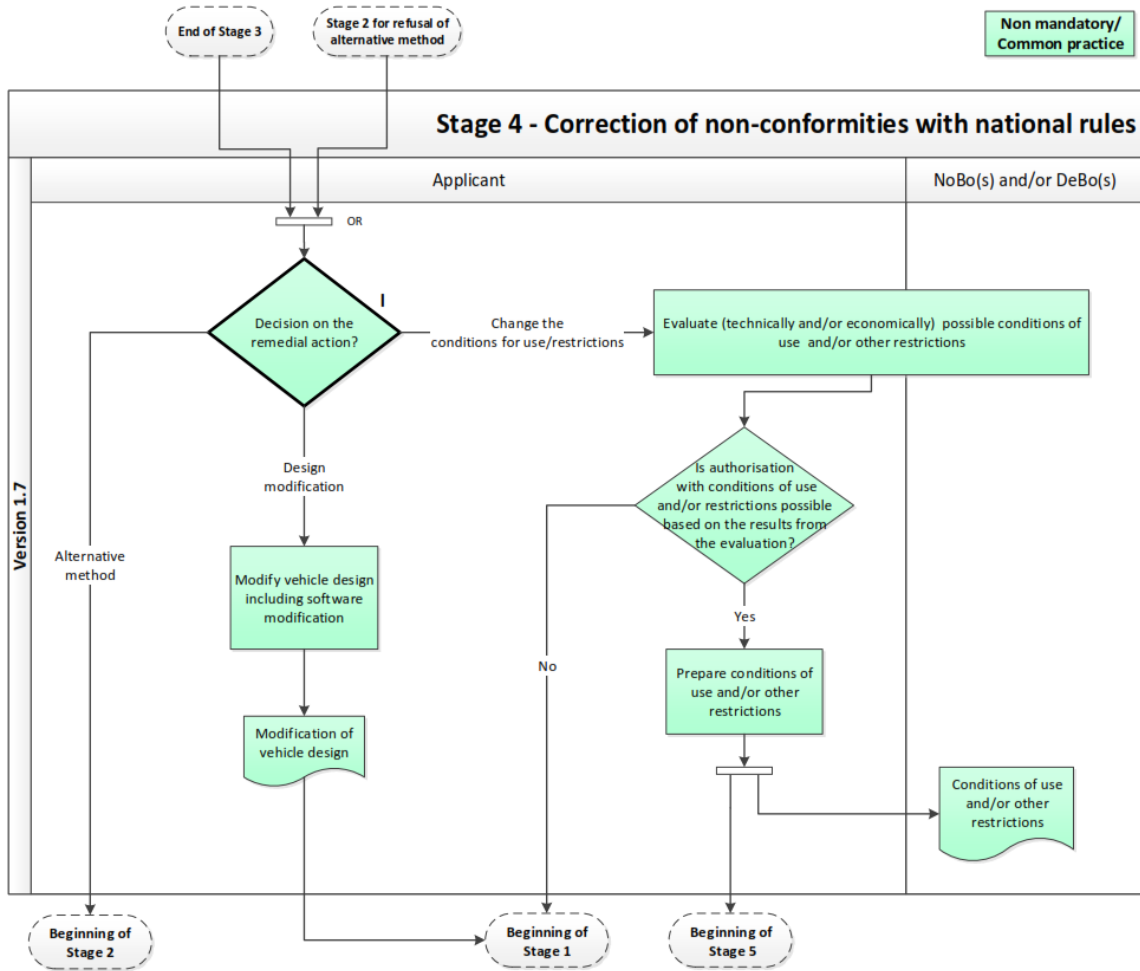
Les propositions de conditions d'utilisation et d'autres restrictions doivent se baser sur les évaluations nécessaires conformément à l'étape 3. Les restrictions doivent être évitées autant que possible.

Remarque : L'AMS a lieu avant que le véhicule ne soit effectivement mis en service. L'utilisation d'un véhicule et son exploitation sûre (y compris l'exploitation et la maintenance) sont couvertes par le SGS de l'EF. En ce qui concerne l'exploitation et la maintenance pour l'AMS, l'ANS vérifie uniquement l'état de fonctionnement du véhicule.

##### Informations relatives au CJN à fournir en plus des organigrammes

Préciser :

- les mesures correctrices éventuelles: méthode alternative, modification de la conception, modification des conditions d'utilisation/restrictions;
- les critères de décision sur la mesure correctrice.





## Étape 5. Compilation du fichier d'autorisation et dépôt de la demande

### Description de la procédure

La compilation du dossier d'autorisation couvre toutes les activités liées à la collecte des pièces justificatives requises pour la demande.

La demande d'autorisation officielle est déposée lorsque le dossier d'autorisation est complet conformément au champ d'application convenu.

Les certificats doivent contenir les conditions d'utilisation et/ou les restrictions, le cas échéant, telles que décrites dans la directive sur l'interopérabilité.

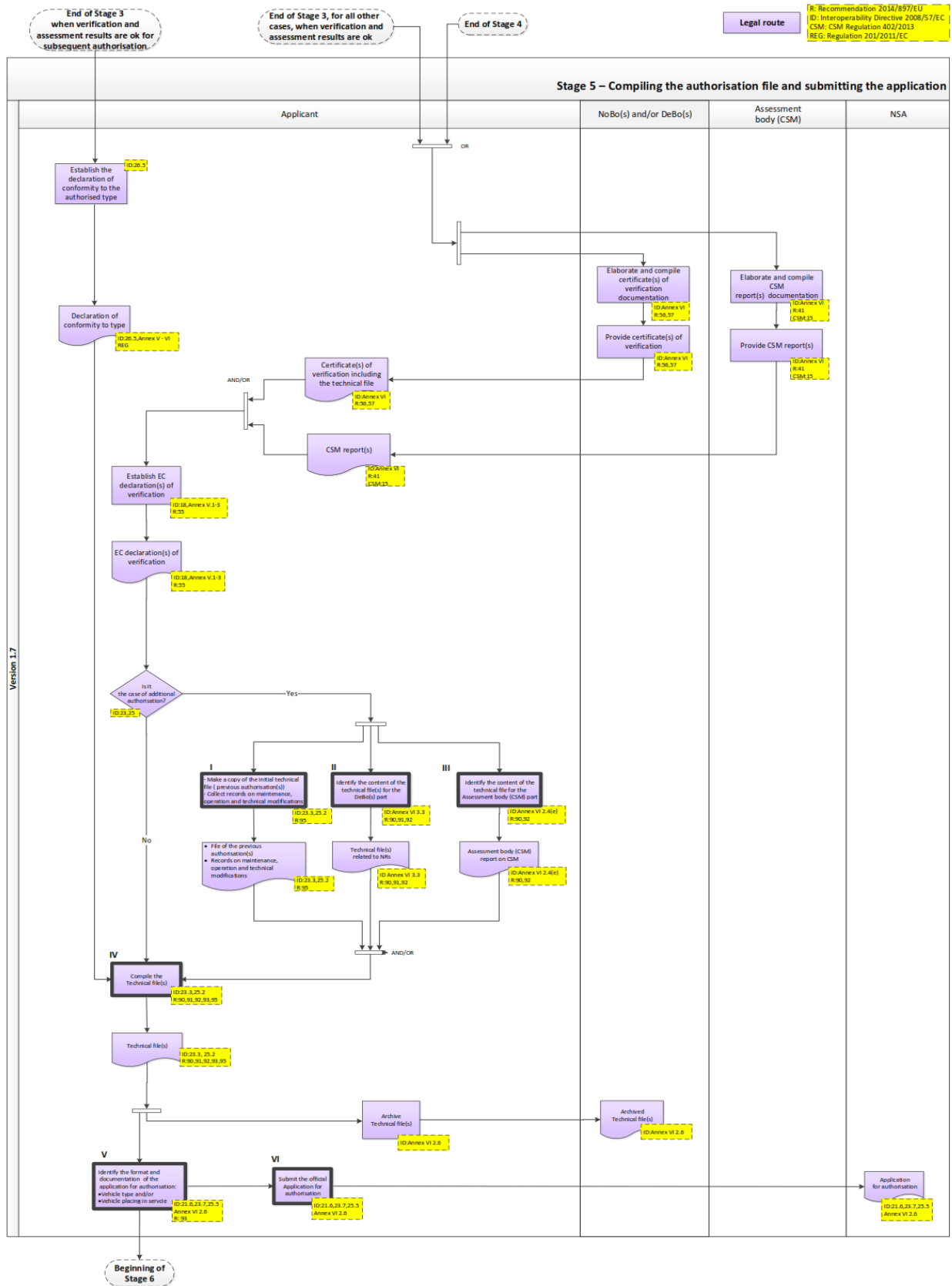
### Informations relatives au CJN à fournir en plus des organigrammes

Préciser :

- les exigences en termes de contenu du dossier d'autorisation (y compris les «fichiers techniques»);
- s'il existe une liste de contrôle claire à respecter lors de la compilation du fichier d'autorisation;
- la documentation acceptée pour l'autorisation octroyée avant la mise en œuvre de la directive sur l'interopérabilité;
- les exigences et le contenu de la demande officielle;
- le calendrier de dépôt de la demande officielle figurant dans les références de préengagement, le cas échéant.



Première partie du document de référence – Commentaires relatifs à l'application



\*\*\*\*\*

## Étape 6. Traitement de la demande d'autorisation

### Informations relatives au CJN à fournir en plus des organigrammes

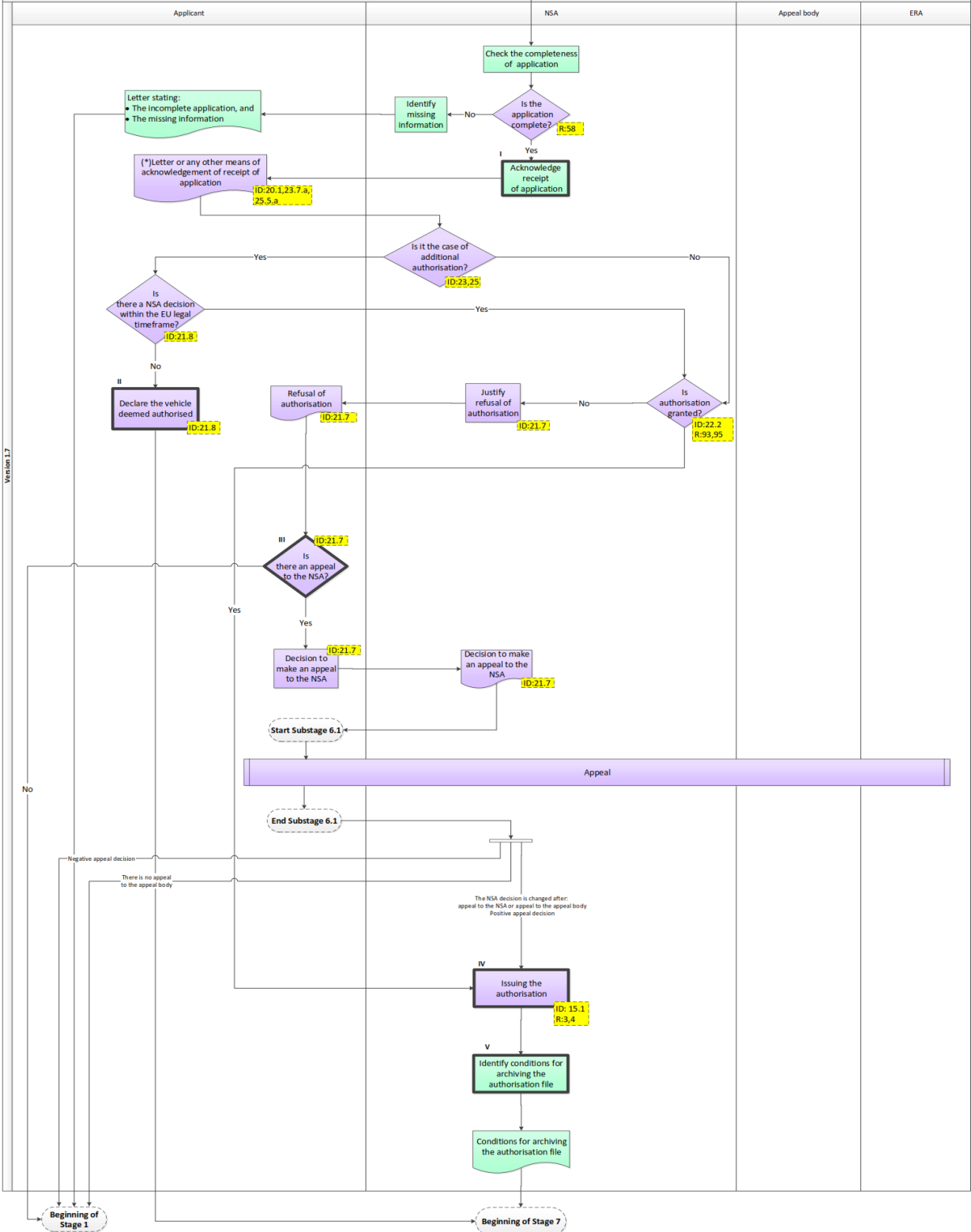
Préciser :

- les exigences pour l'accusé de réception de la demande;
- les exigences de délivrance de l'autorisation;
- les exigences concernant l'appel devant l'ANS;
- les exigences du contenu de la justification de l'appel devant l'ANS;
- les exigences relatives aux procédures d'appel devant l'organe d'appel;
- les exigences d'archivage par l'ANS du dossier d'autorisation;
- les exigences de l'autorisation présumée.

(\*)The timeline starts from the moment the application has been acknowledged

Legal route: R: Recommendation 2014/897/EU  
 Non mandatory/Common practice: ID: Interoperability Directive 2008/57/EC

Stage 6 - Processing the application for authorisation



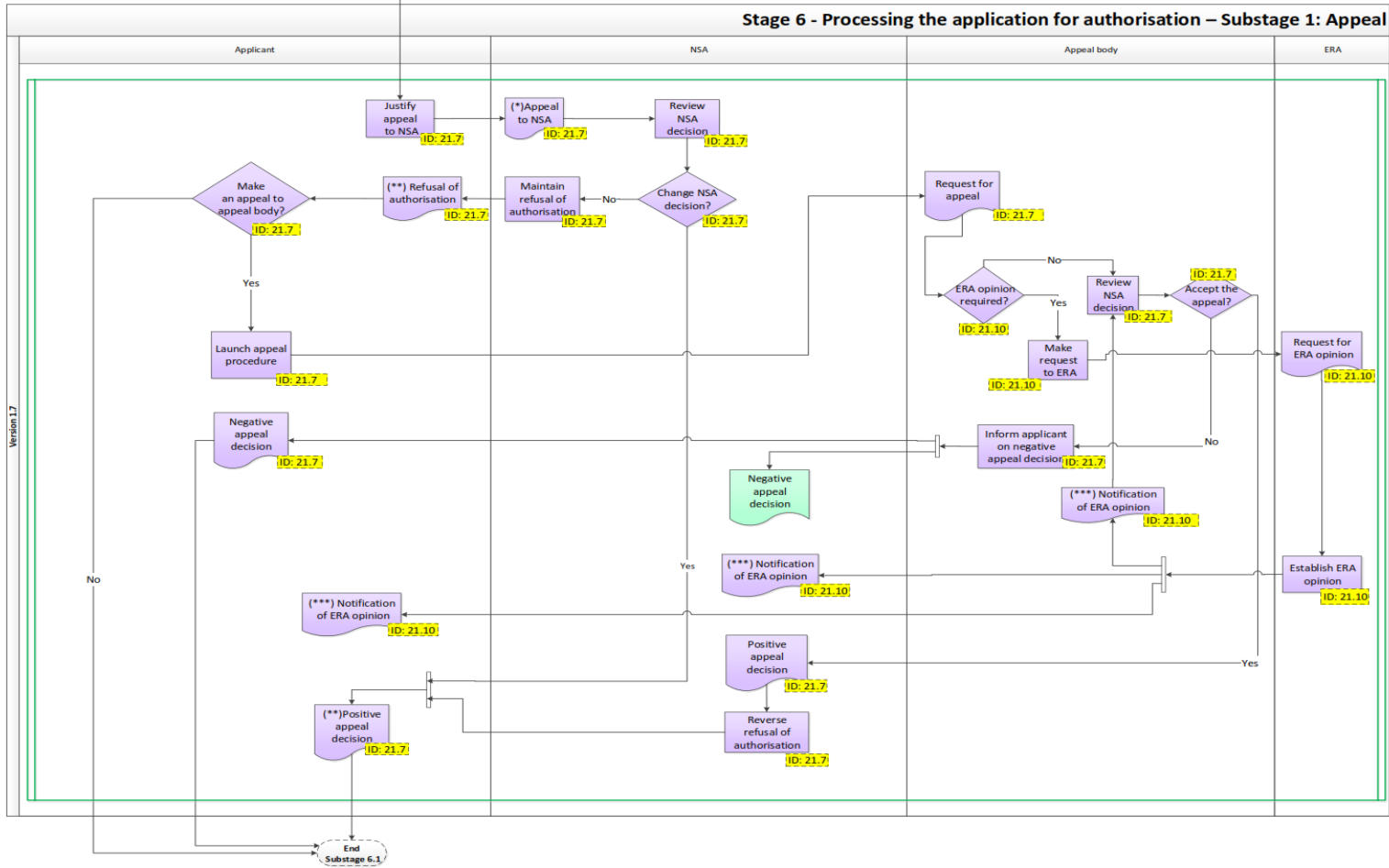
Première partie du document de référence – Commentaires relatifs à l'application



(\*) Timeline starts from the moment the NSA has refused the authorisation  
 (\*\*) Timeline starts from the receipt of the appeal from the applicant  
 (\*\*\*) Timeline starts from the request of the appeal body to ERA for an opinion

Legal route  
 Non mandatory/  
 Common practice

ID: Interoperability Directive 2008/57/EC



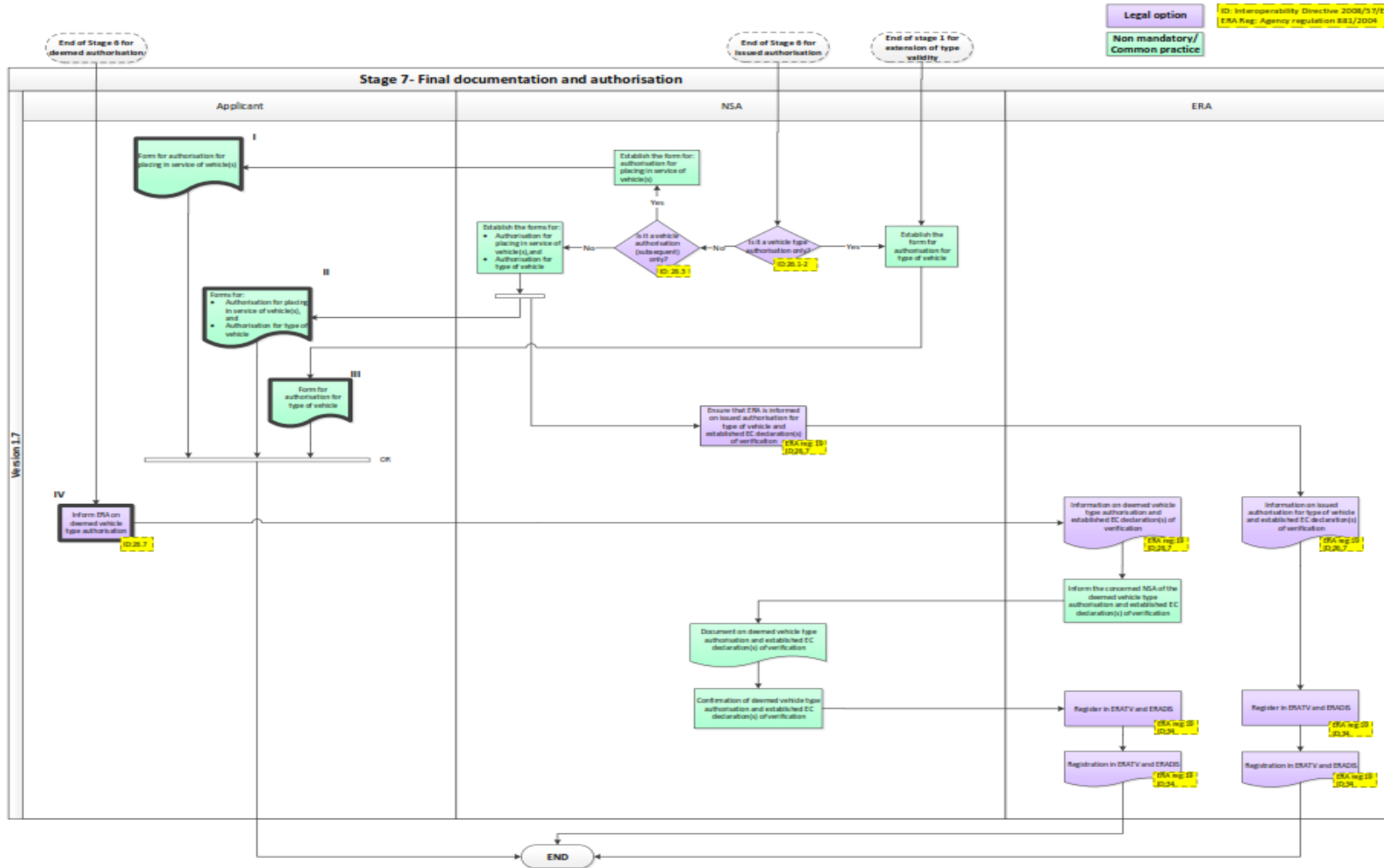
\*\*\*\*\*

## Étape 7. Documentation finale et autorisation

### Informations relatives au CJN à fournir en plus des organigrammes

Préciser :

- le format de l'autorisation octroyée (type de véhicule et mise en service du véhicule);
- la procédure d'information de l'Agence sur l'autorisation présumée du type de véhicule.





### **Étape 8 – Enregistrement de l'autorisation du véhicule**

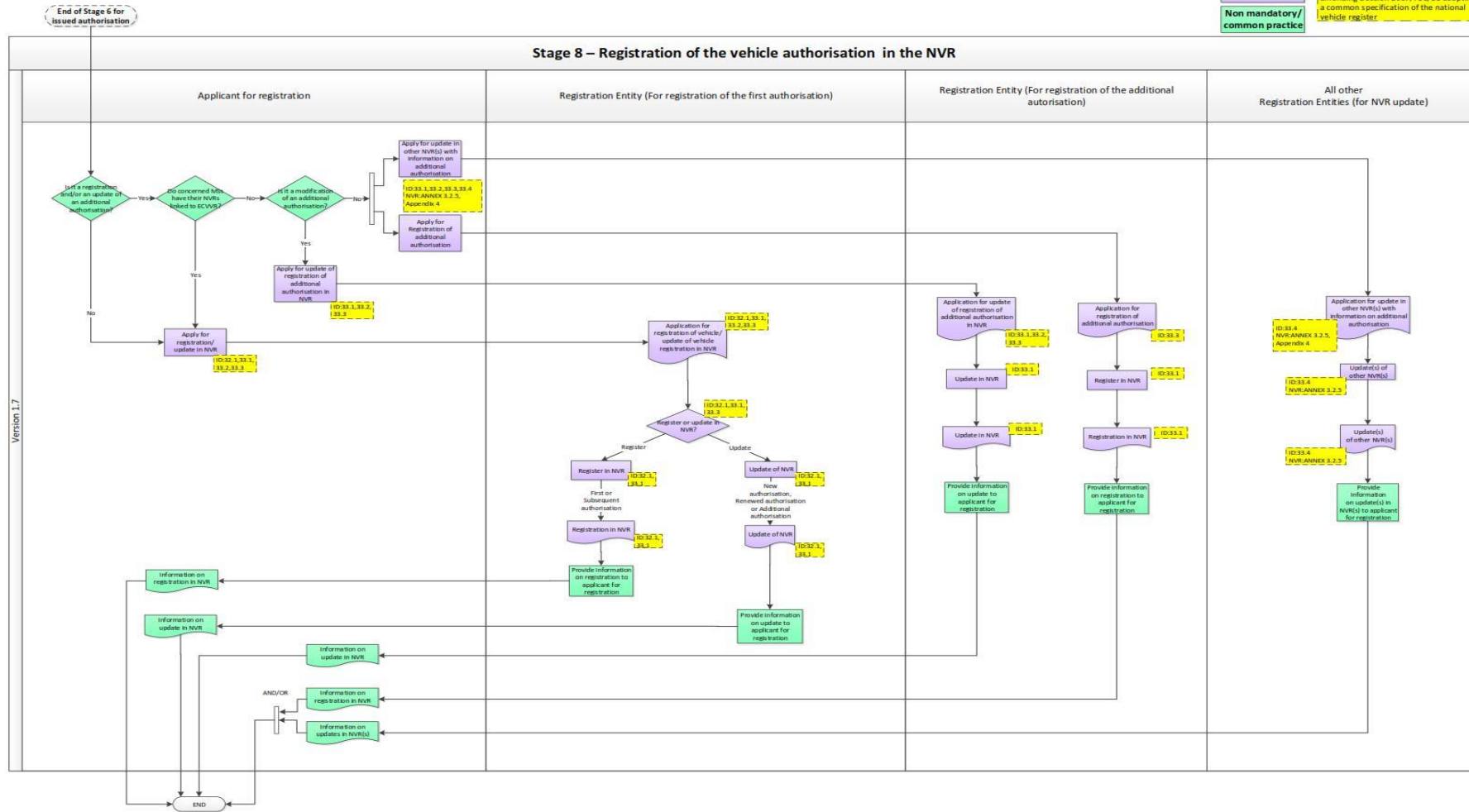
Remarque : comme indiqué dans la version 2.0 des commentaires relatifs à l'application, l'enregistrement au RNV ne fait pas partie de la procédure d'autorisation puisqu'il intervient après l'autorisation. Cette étape a été ajoutée en réponse aux nombreuses demandes, dans le but de décrire la procédure pratique.

Première partie du document de référence – Commentaires relatifs à l'application



**Legal option**  
**Non mandatory/ common practice**

ID: Interoperability Directive 2008/57/EC  
 NVR: Commission Decision 2011/107/EU  
 amending Decision 2007/756/EC adopting  
 a common specification of the national  
 vehicle register





Les demandeurs sont invités à compléter ce formulaire pendant la procédure d'autorisation car il répond aux exigences réglementaires pour le registre RETVA et fournit des informations complètes à tous les participants à une procédure d'autorisation.

| <b><u>ANNEXE III – FORMULAIRE TYPE DE DEMANDE D'AUTORISATION DE VEHICULE</u></b> |                                     |
|--|-------------------------------------|
| Titre (Désignation du véhicule et numéro de référence du demandeur)              |                                     |
| <b>Statut du formulaire</b>  |                                     |
| <input type="checkbox"/> PRÉENGAGEMENT   | <input type="checkbox"/> ÉVALUATION |
| <input type="checkbox"/> DOSSIER D'AUTORISATION                                  |                                     |
| Gestion des versions   |                                     |
| Version:   | Date de la version:                 |
| <b>1 DEMANDEUR</b>   |                                     |
| Nom du demandeur   |                                     |
| Adresse postale  |                                     |
| Code postal  | Ville/Pays                          |
| Téléphone  | Courriel officiel                   |
| Site web   |                                     |
| <b>2 PERSONNE DE CONTACT</b>   |                                     |
| Nom  | Titre/Fonction                      |
| Téléphone  | Courriel                            |



|   |  |
|---|--|
| <b>3 ENTITÉ ADJUDICATRICE</b>   |  |
| Nom de l'entité adjudicatrice   | <input type="checkbox"/><br>L'entité adjudicatrice correspond au demandeur |
| Adresse postale   |  |
| Code postal   | Ville/Pays   |
| Téléphone   | Courriel officiel  |
| Site web  |  |
| <b>4 LA DEMANDE PORTE SUR: Réf.: Annexe II Section 2.6 de la directive 2008/57/CE</b>                           |  |
| <b>Rames automotrices à moteur thermique et/ou électrique:</b>  |  |
| <input type="checkbox"/> Une rame   |  |
| <input type="checkbox"/> Une unité multiple électrique et/ou diesel   |  |
| <input type="checkbox"/> Un autorail  |  |
| <b>Motrices de traction à moteur thermique et/ou électrique:</b>  |  |
| <input type="checkbox"/> Une locomotive   |  |
| <input type="checkbox"/> Une locomotive de manœuvre   |  |
| <b>Voitures de passagers et autres:</b>   |  |
| <input type="checkbox"/> Une remorque avec cabine de conduite   |  |
| <input type="checkbox"/> Un fourgon   |  |
| <input type="checkbox"/> Une voiture  |  |
| <input type="checkbox"/> Un wagon porte-autos   |  |
| <input type="checkbox"/> Une rame fixe  |  |
| <b>Matériel mobile de construction et de maintenance des infrastructures ferroviaires:</b>                      |  |
| <input type="checkbox"/> Engins de voie   |  |
| <input type="checkbox"/> Véhicules d'inspection d'infrastructure  |  |
| <b>Wagons pour le fret, RÈGLEMENT (UE) N°321/2013 DE LA COMMISSION :</b>  |  |
| <input type="checkbox"/> Wagons pour le fret, y compris les véhicules conçus pour le transport de camions.      |  |
| <b>5 USAGE PRÉVU DU OU DES VÉHICULES ET RÉSEAUX VISÉS SUR LESQUELS LA COMPATIBILITÉ TECHNIQUE SERA ÉTABLIE.</b> |  |
|   |  |



**Veillez indiquer toutes les «Restrictions codées» (de la décision RNV, ERA/GUI/01-2012/INT, RETVA)**

|  |
|--|
|  |
|--|

|  |
|--|
|  |
|--|

**Veillez indiquer toutes les «Restrictions non codées» (ERA/GUI/01-2012/INT, RETVA)**

|  |
|--|
|  |
|--|

**6 Type de demande:**

- Première autorisation d'un véhicule ou type de véhicule
- Nouvelle autorisation pour un véhicule/type de véhicule réaménagé/renouvelé
- Autorisation supplémentaire pour un type de véhicule/véhicule déjà autorisé par un EM de l'UE pour les véhicules conformes ou non conformes aux STI
- Autorisation renouvelée pour une autorisation de type qui n'est plus valide
- Autorisations ultérieures de véhicules conformes à un type de véhicule autorisé (autorisation de véhicules du même type).

**7 Autorisation(s) de véhicule antérieure(s)**

Autorisation de véhicule antérieure: Oui:  Non:

|   |  |
|---|--|
| ANS   |  |
| Date de l'autorisation de mise en service (AMS) |  |
| Numéro de référence EIN                         |  |

**8 Portée et définition du projet d'autorisation**

**Informations générales sur le projet d'autorisation**

|  |
|--|
|  |
|--|

**Périmètre technique et interfaces**

|  |
|--|
|  |
|--|



| <b>Plan du projet d'autorisation, calendrier, étapes</b>  |
|---|
| Date de début du projet   |
| Date de la signature du contrat   |
| Date d'achèvement du fichier technique (prévue)   |
| Date d'achèvement du fichier technique (effective)  |
| Date de l'autorisation de mise en service (prévue)  |
| Date de la première exploitation (prévue)   |
| <b>Dérogations demandées par rapport à la ou aux versions STI – indiquez les raisons justifiant la demande de dérogations</b> |
|   |
|   |
|   |
|   |
|   |





| <b>9 TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV</b> |   |  |
|---|---|--|
|   | Paramètre   |  |
| 0   | Identification du type  |  |
| 0,1   | IDENTIFIANT DU TYPE   |  |
| 0,2   | Versions correspondant à ce type  |  |
| 0,3   | Date d'inscription dans le RETVA  |  |
| 1   | Informations générales  |  |
| 1,1   | Nom du type   |  |
| 1,2   | Autre nom du type   |  |
| 1,3   | Nom du fabricant  |  |
| 1,4   | Catégorie   |  |
| 1,5   | Sous-catégorie  |  |
| 2   | Conformité avec les STI   |  |
| 2,1   | Conformité avec les STI   |  |
| 2,2   | Référence de l'«attestation d'examen de type CE» (en cas d'application du module SB) et/ou des «attestations d'examen "CE" de la conception» (en cas d'application du module SH1) ) |  |
| 2,3   | Cas spécifiques applicables (cas spécifiques auxquels la conformité a été évaluée)  |  |
| 2,4   | Points de la STI auxquels il n'est pas satisfait  |  |
| 3   | Autorisations   |  |
| 3,1   | Autorisation entrante   |  |



|           |   |  |
|-----------|---|--|
| 3.1.1     | État membre ayant délivré l'autorisation  |  |
| 3.1.2     | Statut en vigueur   |  |
| 3.1.2.1   | Statut  |  |
| 3.1.2.2   | Validité de l'autorisation (si définie)   |  |
| 3.1.2.3   | Restrictions codifiées  |  |
| 3.1.2.4   | Restrictions non codifiées  |  |
| 3.1.3     | Historique  |  |
| 3.1.3.1   | Autorisation initiale   |  |
| 3.1.3.1.1 | Date  |  |
| 3.1.3.1.2 | Titulaire de l'autorisation   |  |
| 3.1.3.1.3 | Référence du document d'autorisation  |  |
| 3.1.3.1.4 | Références du certificat national (le cas échéant)  |  |
| 3.1.3.1.5 | Paramètres pour lesquels la conformité avec les règles nationales applicables a été évaluée |  |
| 3.1.3.1.6 | Remarques   |  |
| 3.1.3.X   | Modification d'une autorisation   |  |
| 3.1.3.X.1 | Type de modification  |  |
| 3.1.3.X.2 | Date  |  |
| 3.1.3.X.3 | Titulaire de l'autorisation (le cas échéant)  |  |
| 3.1.3.X.4 | Référence du document de modification de l'autorisation                                     |  |
| 3.1.3.X.5 | Références du certificat national (le cas échéant)  |  |
| 3.1.3.X.6 | Règles nationales applicables (le cas échéant)  |  |
| 3.1.3.X.7 | Remarques   |  |
| 3.X       | Autorisation entrante   |  |
| 4         | Caractéristiques techniques du véhicule   |  |
| 4,1       | Caractéristiques techniques générales   |  |



|         |   |  |
|---------|---|--|
| 4.1.1   | Nombre de cabines de conduite   |  |
| 4.1.2   | Vitesse   |  |
| 4.1.2.1 | Vitesse maximale par conception   |  |
| 4.1.2.2 | Vitesse maximale à vide   |  |
| 4.1.3   | Gabarit d'essieu monté  |  |
| 4.1.4   | Conditions d'utilisation concernant la formation des trains   |  |
| 4.1.5   | Nombre maximal de rames ou de locomotives couplées en exploitation multiple.  |  |
| 4.1.6   | Nombre d'éléments dans la rame de wagons de fret (uniquement pour la sous-catégorie «rame de wagons de fret»)                                       |  |
| 4.1.7   | Lettres de marquage   |  |
| 4.1.8   | Le type est conforme aux exigences requises pour la validité dans des États membres de l'autorisation de véhicule délivrée par un autre État membre |  |
| 4.1.9   | Marchandises dangereuses auxquelles le véhicule est adapté (code citerne)   |  |
| 4.1.10  | Catégorie structurelle  |  |
| 4,20    | Gabarit cinématique du véhicule   |  |
| 4.2.1   | Gabarit cinématique du véhicule (gabarit interopérable)   |  |
| 4.2.2   | Gabarit cinématique du véhicule (autres gabarits évalués selon la méthode cinématique)  |  |
| 4,3     | Conditions environnementales  |  |
| 4.3.1   | Amplitude thermique   |  |
| 4.3.2   | Amplitude altimétrique  |  |



|         |  |  |
|---------|--|--|
| 4.3.3   | Conditions de neige, glace et grêle  |  |
| 4.3.4   | Envol de ballast (uniquement pour les véhicules $v \geq 190$ km/h)   |  |
| 4,4     | Sécurité incendie  |  |
| 4.4.1   | Catégorie de sécurité incendie   |  |
| 4,5     | Masse et charges de conception   |  |
| 4.5.1   | Charge utile autorisée pour les différentes catégories de lignes   |  |
| 4.5.2   | Masse de conception  |  |
| 4.5.2.1 | Masse de conception en ordre de marche   |  |
| 4.5.2.2 | Masse de conception en charge normale  |  |
| 4.5.2.3 | Masse de conception en charge exceptionnelle   |  |
| 4.5.3   | Charge statique à l'essieu   |  |
| 4.5.3.1 | Charge statique à l'essieu en ordre de marche  |  |
| 4.5.3.2 | Charge statique à l'essieu en charge normale/charge maximale pour les wagons de fret                             |  |
| 4.5.3.3 | Charge statique à l'essieu en charge exceptionnelle  |  |
| 4.5.4   | Effort quasi statique de guidage (s'il dépasse la limite fixée par la STI ou si la STI ne fixe pas de limite)    |  |
| 4,60    | Comportement dynamique du matériel roulant   |  |
| 4.6.1   | Insuffisance de dévers (accélération transversale non compensée maximale) pour laquelle le véhicule a été évalué |  |





|           |   |  |
|-----------|---|--|
| 4.6.2     | Véhicule équipé d'un système de compensation d'insuffisance de dévers («véhicule pendulaire»)   |  |
| 4.6.3     | Limites de conicité équivalente en service (ou profil de roue usée) pour lesquelles le véhicule a été testé                                       |  |
| 4,7       | Freinage  |  |
| 4.7.1     | Décélération maximale du train  |  |
| 4.7.2     | Freinage de service   |  |
| 4.7.2.1   | Performances de freinage en fortes pentes avec charge normale   |  |
| 4.7.2.1.1 | Cas de référence de la STI  |  |
| 4.7.2.1.2 | Vitesse (en l'absence d'indication de cas de référence)   |  |
| 4.7.2.1.3 | Pente (en l'absence d'indication de cas de référence)   |  |
| 4.7.2.1.4 | Distance (en l'absence d'indication de cas de référence)  |  |
| 4.7.2.1.5 | Durée (en l'absence d'indication de distance) (en l'absence d'indication de cas de référence)   |  |
| 4.7.3     | Frein de stationnement  |  |
| 4.7.3.1   | Tous les véhicules de ce type doivent être équipés d'un frein de stationnement (frein de stationnement obligatoire pour les véhicules de ce type) |  |
| 4.7.3.2   | Type de frein de stationnement (si le véhicule en est équipé)   |  |



|           |   |  |
|-----------|---|--|
| 4.7.3.3   | Pente maximale sur laquelle l'unité est maintenue immobilisée par les seuls freins de stationnement (si le véhicule en est équipé)          |  |
| 4.7.4     | Systèmes de freinage montés sur le véhicule   |  |
| 4.7.4.1   | Frein à courant de Foucault   |  |
| 4.7.4.1.1 | Frein à courant de Foucault monté   |  |
| 4.7.4.1.2 | Possibilité d'empêcher l'utilisation du frein à courant de Foucault (uniquement si le véhicule est équipé d'un frein à courant de Foucault) |  |
| 4.7.4.2   | Frein magnétique  |  |
| 4.7.4.2.1 | Frein magnétique monté  |  |
| 4.7.4.2.2 | Possibilité d'empêcher l'utilisation du frein magnétique (uniquement si le véhicule est équipé d'un frein magnétique)                       |  |
| 4.7.4.3   | Frein par récupération (uniquement pour les véhicules à traction électrique)  |  |
| 4.7.4.3.1 | Frein par récupération monté  |  |
| 4.7.4.3.2 | Possibilité d'empêcher l'utilisation du frein par récupération (uniquement si le véhicule est équipé d'un frein par récupération)           |  |
| 4,8       | Caractéristiques géométriques   |  |
| 4.8.1     | Longueur du véhicule  |  |
| 4.8.2     | Diamètre minimal de la roue en service  |  |
| 4.8.3     | Restrictions de manoeuvre   |  |
| 4.8.4     | Capacité concernant le rayon minimal de courbure en horizontal  |  |



|         |   |  |
|---------|---|--|
| 4.8.5   | Capacité concernant le rayon minimal de courbure convexe en vertical  |  |
| 4.8.6   | Capacité concernant le rayon minimal de courbure concave en vertical  |  |
| 4.8.7   | Hauteur de la plate-forme de chargement (pour les wagons plats et le transport combiné)   |  |
| 4.8.8   | Aptitude au transport sur des ferries   |  |
| 4,9     | Équipement  |  |
| 4.9.1   | Type d'attelage d'extrémité (en indiquant les forces de traction et de compression)   |  |
| 4.9.2   | Contrôle de l'état des boîtes d'essieux (détection des surchauffes des boîtes d'essieux)  |  |
| 4.9.3   | Graissage des boudins   |  |
| 4.9.3.1 | Dispositif de graissage des boudins installé  |  |
| 4.9.3.2 | Possibilité d'empêcher l'utilisation du dispositif de graissage des boudins (uniquement si le véhicule est équipé d'un dispositif de graissage des boudins) |  |
| 4,10    | Alimentation en énergie   |  |
| 4.10.1  | Système d'alimentation en énergie   |  |
| 4.10.2  | Puissance maximale (à indiquer pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie pour lesquels le véhicule est équipé)                                     |  |



|        |   |  |
|--------|---|--|
| 4.10.3 | Courant nominal maximal de la caténaire (à indiquer pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie pour lesquels le véhicule est équipé)  |  |
| 4.10.4 | Courant maximal à l'arrêt par pantographe (à indiquer pour chacun des systèmes à courant continu pour lesquels le véhicule est équipé)  |  |
| 4.10.5 | Hauteur d'interaction du pantographe avec les fils de contact (au-dessus de la surface supérieure du rail) (à indiquer pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie pour lesquels le véhicule est équipé) |  |
| 4.10.6 | Archet (à indiquer pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie pour lequel le véhicule est équipé)   |  |
| 4.10.7 | Nombre de pantographes en contact avec la ligne aérienne de contact (à indiquer pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie pour lequel le véhicule est équipé)  |  |



|         |  |  |
|---------|--|--|
| 4.10.8  | Distance la plus courte entre deux pantographes en contact avec la ligne aérienne de contact (à indiquer pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie pour lequel le véhicule est équipé; à indiquer pour une exploitation simple et, le cas échéant, multiple) (uniquement si le nombre de pantographes en position soulevée est supérieur à 1) |  |
| 4.10.9  | Type de ligne aérienne de contact utilisé pour le test de performances de captage de courant (à indiquer pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie pour lequel le véhicule est équipé) (uniquement si le nombre de pantographes en position soulevée est supérieur à 1)   |  |
| 4.10.10 | Matériau de la bande de contact du pantographe dont le véhicule peut être équipé (à indiquer pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie pour lequel le véhicule est équipé)  |  |
| 4.10.11 | Dispositif de descente automatique monté (à indiquer pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie pour lequel le véhicule est équipé)  |  |
| 4.10.12 | Compteur d'énergie conforme à la STI à des fins de facturation installé à bord   |  |
| 4,11    | Caractéristiques liées au bruit  |  |



|          |  |  |
|----------|--|--|
| 4.11.1   | Niveau de bruit au passage (dB(A))   |  |
| 4.11.2   | Le niveau de bruit au passage a été mesuré dans des conditions de référence                      |  |
| 4.11.3   | Niveau de bruit à l'arrêt (dB(A))  |  |
| 4.11.4   | Niveau de bruit au démarrage (dB(A))   |  |
| 4.12     | Caractéristiques liées aux passagers   |  |
| 4.12.1   | Caractéristiques générales liées aux passagers   |  |
| 4.12.1.1 | Caractéristiques générales liées aux passagers   |  |
| 4.12.1.2 | Nombre de toilettes  |  |
| 4.12.1.3 | Nombre de places de couchage   |  |
| 4.12.2   | Caractéristiques liées aux personnes à mobilité réduite («PMR»)                                  |  |
| 4.12.2.1 | Nombre de sièges réservés par priorité   |  |
| 4.12.2.2 | Nombre de places pour fauteuils roulants   |  |
| 4.12.2.3 | Nombre de toilettes accessibles aux PMR  |  |
| 4.12.2.4 | Nombre de places de couchage accessibles en fauteuil roulant                                     |  |
| 4.12.3   | Accès et sortie des passagers  |  |
| 4.12.3.1 | Hauteur des quais pour lesquels le véhicule est conçu.   |  |
| 4.12.3.2 | Description des dispositifs d'aide à l'embarquement et au débarquement intégrés (le cas échéant) |  |



|          |   |  |
|----------|---|--|
| 4.12.3.3 | Description des dispositifs mobiles d'aide à l'embarquement et au débarquement s'ils ont été pris en compte lors de la conception du véhicule pour satisfaire aux exigences de la STI «PMR» |  |
| 4,13     | Dispositif SCC à bord (uniquement pour les véhicules avec cabine de conduite)   |  |
| 4.13.1   | Signalisation   |  |
| 4.13.1.1 | Équipement ETCS embarqué et niveau  |  |
| 4.13.1.2 | Version de référence de l'ETCS (x.y) Si la version n'est pas pleinement compatible, à indiquer entre parenthèses  |  |
| 4.13.1.3 | Équipement ETCS «bord» pour réception d'informations sur la fonction de réouverture par Euroloop ou GSM-R   |  |
| 4.13.1.4 | Applications ETCS nationales mises en œuvre (NID_XUSER du paquet 44)  |  |
| 4.13.1.5 | Systèmes de contrôle de vitesse, de contrôle et d'avertissement, de classe B ou autres, installés (système et, le cas échéant, version)   |  |
|          |   |  |
| 4.13.1.6 | Conditions spéciales mises en œuvre à bord pour commuter entre différents systèmes de contrôle de vitesse, de contrôle et d'avertissement.  |  |
| 4.13.2   | Radio   |  |
| 4.13.2.1 | Équipement GSM-R embarqué et version (FRS et SRS)   |  |



|           |  |  |
|-----------|--|--|
| 4.13.2.2  | Nombre de mobiles GSM-R pour la transmission de données dans la cabine de conduite                         |  |
| 4.13.2.3  | Systèmes radio de classe B ou autres installés (système et, le cas échéant, version)                       |  |
| 4.13.2.4  | Conditions spéciales mises en œuvre à bord pour commuter entre les différents systèmes radio.              |  |
| 4,14      | Compatibilité avec les systèmes de détection des trains  |  |
| 4.14.1    | Type de systèmes de détection des trains pour lequel le véhicule a été conçu et évalué                     |  |
| 4.14.2    | Caractéristiques détaillées du véhicule liées à la compatibilité avec les systèmes de détection des trains |  |
| 4.14.2.1  | Distance maximale entre essieux consécutifs  |  |
| 4.14.2.2  | Distance minimale entre essieux consécutifs  |  |
| 4.14.2.3  | Distance entre le premier et le dernier essieu   |  |
| 4.14.2.4  | Longueur maximale du nez du véhicule   |  |
| 4.14.2.5  | Largeur minimale de la jante de roue   |  |
| 4.14.2.6  | Diamètre minimal de la roue  |  |
| 4.14.2.7  | Épaisseur minimale du boudin   |  |
| 4.14.2.8  | Hauteur minimale du boudin   |  |
| 4.14.2.9  | Hauteur maximale du boudin   |  |
| 4.14.2.10 | Charge statique à l'essieu   |  |
| 4.14.2.11 | Espace exempt de métal et de composantes inductives entre les roues  |  |





|           |  |  |
|-----------|--|--|
| 4.14.2.12 | Le matériau des roues est ferromagnétique  |  |
| 4.14.2.13 | Puissance maximale de sablage  |  |
| 4.14.2.14 | Possibilité d'empêcher l'utilisation du sablage  |  |
| 4.14.2.15 | Masse métallique du véhicule   |  |
| 4.14.2.16 | Impédance maximale entre les roues opposées d'une paire de roues   |  |
| 4.14.2.17 | Impédance minimale du véhicule (entre les roues et pantographes) (uniquement pour les véhicules équipés pour une tension de 1 500 V ou 3 000 V en courant continu) |  |
| 4.14.2.18 | Interférences électromagnétiques dues au retour du courant dans les rails  |  |
| 4.14.2.19 | Émissions électromagnétiques du train pour la compatibilité avec les systèmes de détection des trains  |  |

| <b>10 INFORMATIONS CCS COMPLÉMENTAIRES REQUISES POUR L'AUTORISATION DU SOUS-SYSTÈME EMBARQUÉ ETCS</b> |  |  |
|---|--|--|
| 10.1  | Écran ETCS (DMI) (fabricant, version matérielle, version logicielle)                                   |  |
| 10.2  | Équipement d'odométrie (fabricant, version matérielle, version logicielle)                             |  |
| 10.3  | Dispositif de contrôle de l'activité du conducteur (fabricant, version matérielle, version logicielle) |  |
| 10.4  | Enregistreur juridique embarqué (fabricant, version matérielle, version logicielle)                    |  |
| 10.5  | Écran GSM-R  |  |



|  |   |  |
|--|---|--|
|  | (DMI) (fabricant, version matérielle, version logicielle) |  |
|--|---|--|

|  |                     |
|--|---------------------|
| <b>11 PROCÉDURE D'AUTORISATION</b>                   |                     |
| Organisme notifié (possibilité d'avoir plus d'un ON) |                     |
| Nom de l'organisme notifié I                         | Identifiant de ON   |
| Adresse postale                                      |                     |
| Code postal  | Ville/Pays          |
| Téléphone  | Courriel officiel   |
| Site web   |                     |
| Nom de l'organisme notifié II                        | Identifiant de l'ON |
| Adresse postale                                      |                     |
| Code postal  | Ville/Pays          |
| Téléphone  | Courriel officiel   |
| Site web   |                     |



| <b>12 ORGANISME DÉSIGNÉ (possibilité d'avoir plus d'un OD)</b> |                   |
|--|-------------------|
| Nom de l'organisme désigné I                                   |                   |
| Adresse postale  |                   |
| Code postal  | Ville/Pays        |
| Téléphone  | Courriel officiel |
| Site web   |                   |
| 4.2 Nom de l'organisme désigné II                              |                   |
| Adresse postale  |                   |
| Code postal  | Ville/Pays        |
| Téléphone  | Courriel officiel |
| Site web   |                   |





|  |
|--|
|  |
|--|

|  |
|--|
| <b>15 SPÉCIFICATIONS, NORMES, STANDARDS et RÈGLES TECHNIQUES NATIONALES UTILISÉS DANS LA PROCÉDURE D'AUTORISATION:</b> |
|--|

|    |  |
|----|--|
| 1  |  |
| 2  |  |
| 3  |  |
| 4  |  |
| 5  |  |
| 6  |  |
| 7  |  |
| 8  |  |
| 9  |  |
| 10 |  |
| 11 |  |
| 12 |  |
| 13 |  |
| 14 |  |
| 15 |  |
| 16 |  |
| 17 |  |
| 18 |  |
| 19 |  |
| 20 |  |
| 21 |  |
| 22 |  |
| 23 |  |
| 25 |  |





|  |
|--|
| <b>16 CONFIRMATION DU DEMANDEUR</b>  |
| <input type="checkbox"/> Je confirme disposer de la capacité juridique pour signer ce formulaire et atteste que toutes les informations fournies dans ce formulaire sont à ma connaissance correctes et exhaustives. |
| <b>17 SIGNATURE:</b>   |
| Lieu et date   |
| Signature:   |
| Nom et titre en lettres capitales:   |

Annexe: Contenu du formulaire de demande

**Nom du véhicule et référence du demandeur**

Le demandeur doit indiquer ici le nom du véhicule/type et son propre numéro de référence. Une photo peut aussi être ajoutée.

**Statut du formulaire / Gestion des versions**

Statut du formulaire:

Les 3 points ci-dessous couvrent les principales étapes du cadre juridique européen:

- Préengagement (étape S2 CJN - Préengagement): à ce stade, le demandeur présente une vue d'ensemble de son Projet, «la stratégie d'autorisation» couvrant le(s) cas d'autorisation, les règles techniques (STI, RN, dérogation éventuelle) et procédures de vérification, y compris les analyses de risques à réaliser ou les essais à effectuer.

Remarque: le document peut être utilisé à l'étape précédente d'une procédure d'autorisation et avant la réunion de préengagement.

- Évaluation (étape S3 CJN - Évaluation): le formulaire peut être utilisé pendant l'évaluation de l'autorisation comme un document provisoire donnant un aperçu plus détaillé du projet aux ANS.
- Dossier d'autorisation/technique (étape S6 CJN - Compilation du dossier d'autorisation et soumission de la demande): le demandeur compile les dossiers techniques et met à jour le formulaire avec les informations définitives, comme des paramètres RETVA.

Gestion des versions / date:

Le demandeur doit mettre à jour la version du document lorsqu'un changement est apporté.

**Chapitres 1 à 3 Informations relatives au demandeur:**

Cette section doit mentionner toutes les informations de contact nécessaires concernant le demandeur et/ou l'entité adjudicatrice qui joue le rôle de demandeur.

Le demandeur peut être un consortium composé de plusieurs entités.

**Chapitre 4 Informations relatives à la demande à autoriser:**

Le demandeur doit définir sur quel type de matériel roulant ou type de wagon porte la demande.

Des définitions détaillées sont disponibles à:

- l'annexe I section 1.2 de la directive 2008/57/CE
- l'annexe II section 2.7 de la décision 2011/18/UE
- la section 2 de la STI Wagon et de la STI Loc & Pass.

**Chapitre 5 Usage prévu du ou des véhicules et réseaux visés sur lesquels la compatibilité technique sera établie:**

Le demandeur doit expliquer ici les conditions d'utilisation et/ou les restrictions du ou des véhicules et les réseaux visés sur lesquels la compatibilité technique sera établie.

De la place est également prévue pour informer l'ANS de restrictions codées et non codées. Les restrictions sont expliquées dans la décision RNV (décision 2007/756/CE modifiée par la décision 2011/107/UE) et dans les documents ERA/TD/2011-09/INT et ERA/GUI/01-2012/INT.

\*\*\*\*\*

**Chapitre 6 Type de demande:**

Le demandeur propose le cas d'autorisation pour sa demande. Pour la définition des différents cas d'autorisation, référez-vous au formulaire et/ou au chapitre 4.3. du Document de référence tenant lieu de guide d'application. Le cas d'autorisation est présenté à l'ANS ou aux ANS pendant la réunion de préengagement.

**Chapitre 7 Autorisation(s) de véhicule antérieure(s):**

Le demandeur complète les informations relatives aux précédentes autorisations de véhicule/type:

- ANS: Nom de l'ANS qui a délivré la précédente autorisation de véhicule/type
- Date de l'AMS: Date(s) de la délivrance de l'autorisation de mise en service
- Numéro de référence EIN: pour la définition, reportez-vous à la décision 2007/756/CE modifiée par la décision 2011/107/UE.

NB: les informations ci-dessus sont toutes disponibles dans la précédente autorisation de mise en service (AMS).

**Chapitre 8 Portée et définition du projet d'autorisation:**

Dans ce chapitre, le demandeur donne une vue d'ensemble générale du ou des projets:

- Informations générales sur le véhicule/type à autoriser
- Périmètre technique et interfaces: le demandeur doit définir quel sous-système est couvert par la demande (matériel roulant, système de contrôle-commande et de signalisation embarqué, etc.)
- Plan du projet d'autorisation, calendrier, étapes
- Dérogations demandées par rapport à la ou aux versions STI – indiquez les raisons justifiant la demande de dérogations: pour une dérogation à des STI, le demandeur doit se référer à l'article 9 de la directive 2008/57/CE et au Cadre juridique national existant.

**Chapitre 9 Caractéristiques techniques du véhicule, ERA/GUI/01-2012/INT, RETVA:**

Le demandeur doit fournir aux ANS les caractéristiques techniques/paramètres du véhicule sur la base du Registre européen des types de véhicules autorisés (RETV). La structure de ce chapitre est la même que celle du RETVA.

Pour plus d'informations sur le RETVA, un guide d'application «ERA/GUI/01-2012/INT» a été publié et est disponible à l'adresse suivante: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

**Chapitre 10 INFORMATIONS CCS COMPLÉMENTAIRES REQUISES POUR L'AUTORISATION DU SOUS-SYSTÈME EMBARQUÉ ETCS:**

Dans ce chapitre, le demandeur doit fournir des informations complémentaires sur le sous-système embarqué ETCS.

**Chapitres 11-13:**

Le demandeur doit fournir les coordonnées des organismes d'évaluation auxquels il envisage de faire appel. Ces chapitres couvrent: organisme notifié pour l'évaluation de la STI, organisme désigné pour l'évaluation des règles nationales et organisme d'évaluation des risques pour l'évaluation MSC si elle est requise.

**Chapitre 14: CERTIFICATS DÉLIVRÉS PAR RAPPORT À DES RÈGLES NATIONALES ET UTILISÉS POUR ÉTABLIR LA COMPATIBILITÉ TECHNIQUE CONFORMÉMENT À L'Annexe VI de la directive 2008/57/CE:**

Le demandeur compile un «dossier technique accompagnant la déclaration CE» qui contient tous les documents nécessaires pour l'autorisation de mise en service tels que:

- tous les dossiers des organismes notifiés et désignés (y compris toutes les certifications);
- tous les autres dossiers requis par toutes les lois européennes en vigueur, dont des dessins, etc., comme stipulé au paragraphe 2.4 de l'Annexe VI de la directive 2008/57/CE;
- tout autre document nécessaire pour l'autorisation et l'utilisation permanente du sous-système/véhicule (y compris les limites et conditions d'utilisation).



Dans ce chapitre, le demandeur doit indiquer des références aux documents inclus dans le dossier technique, comme:

- Déclaration CE de vérification du véhicule
- Certificats CE de vérification sur la base des STI fournies par le ou les organismes notifiés
- Déclaration CE de vérification des constituants d'interopérabilité
- Toute attestation de contrôle intermédiaire (ACI)
- Dossier technique établi par le ou les organismes notifiés
- Certificats CE de vérification sur la base des règles nationales fournies par le ou les organismes notifiés
- Dossier technique établi par le ou les organismes désignés
- Rapports d'évaluation de la sécurité sur la base des MSC Évaluation du risque
- Documentation requise par d'autres directives, y compris certificats de tiers, le cas échéant.

**Chapitre 15: SPÉCIFICATIONS, NORMES, STANDARDS ET RÈGLES TECHNIQUES NATIONALES UTILISÉS DANS LA PROCÉDURE D'AUTORISATION:**

Le demandeur est tenu de répondre à toutes les exigences essentielles de toutes les lois en vigueur.

Ce chapitre doit être complété par des **spécifications obligatoires** dans:

- des spécifications techniques d'interopérabilité (STI);
- des règles techniques nationales;
- des normes directement citées dans les STI et/ou les règles techniques nationales;
- d'autres exigences légales.

Et par des **spécifications non obligatoires** dans:

- des normes EN harmonisées;
- d'autres normes et documents publics;
- des normes d'entreprise.

**Chapitres 16 et 17:**

Le demandeur doit confirmer que les informations fournies sont correctes et exhaustives.

\*\*\*\*\*

**Formulaire de demande:** Le formulaire de demande est un document harmonisé recommandé dont le but est de faciliter le travail du demandeur pour obtenir l'autorisation de mise en service d'un véhicule ou l'autorisation de type.

---

**Formulaire de demande (voir annexe IV)**

Le formulaire de demande est un document harmonisé recommandé dont le but est de faciliter le travail du demandeur pour obtenir l'autorisation de mise en service d'un véhicule ou l'autorisation de type.

Le formulaire de demande:

- Contient des informations que le demandeur doit compléter dès le début de la procédure d'autorisation jusqu'à la fin, en couvrant toutes les étapes du cadre juridique européen.
- Couvre tous les cas d'autorisation tels que définis au chapitre 4.3 et l'autorisation simultanée.
- Prend aussi en compte les exigences pour l'enregistrement d'un nouveau type de véhicule dans le RETVA.
- Peut être utilisé comme liste de contrôle par le demandeur et les autorités nationales de sécurité impliquées dans l'AMS.
- Permet d'assurer la traçabilité pendant toute la procédure d'autorisation.

Remarque: ce document ne couvre pas la demande d'accès à la voie pour effectuer un essai sur voie (si nécessaire).

---

**Formulaire de demande:**

Le formulaire de demande est géré par le demandeur et présenté aux ANS. Ce document est mis à jour à chaque étape de la procédure d'autorisation mentionnée dans le formulaire:

- Préengagement
- Évaluation
- Dossier d'autorisation

Le demandeur remet le document actualisé à l'ANS, ce document est abordé lors des différentes étapes.

L'ANS peut utiliser la version finale du formulaire de demande dans le document de l'ANS pour fournir une autorisation harmonisée de ce véhicule.

---