

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxembourg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 91

14 juin 2010

Sommaire

INTEROPÉRABILITÉ FERROVIAIRE

Règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire page **1650**

Règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports;

Vu la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;

Vu la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;

Vu la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Chapitre 1^{er}: Objet et définitions

Art. 1^{er}. Objet

Le présent règlement grand-ducal a pour objet de transposer la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne telle que modifiée par la directive 2009/131/CE de la Commission du 16 octobre 2009 modifiant l'annexe VII de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

Il fixe les conditions pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire sur le réseau ferré national, dans le respect des dispositions de la 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.

Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à sa maintenance.

Art. 2. Portée

Le présent règlement grand-ducal s'applique à la partie luxembourgeoise du système ferroviaire transeuropéen, à l'exception des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant réservés à un usage strictement historique ou touristique, des tramways, des infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises ou des infrastructures qui sont fonctionnellement isolées du reste du système ferroviaire.

Art. 3. Définitions

Au sens du présent règlement grand-ducal on entend par;

- a) «système ferroviaire transeuropéen»: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel décrits respectivement à l'annexe I, points 1 et 2 de la directive 2008/57/CE;
- b) «interopérabilité»: l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;
- c) «véhicule»: un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes;
- d) «sous-systèmes»: le résultat de la division du système ferroviaire comme indiqué à l'annexe II de la directive 2008/57/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- e) «constituants d'interopérabilité»: tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;
- f) «exigences essentielles»: l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III de la directive 2008/57/CE auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire transeuropéen, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces;
- g) «spécification européenne»: une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne, tels que définis à l'annexe XXI de la directive 2004/17/CE portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications;

- h) «spécification technique d'interopérabilité» («STI»): une spécification, adoptée conformément à la directive 2008/57/CE, dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire;
- i) «organismes notifiés»: les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes, tels qu'ils sont définis dans la directive 2008/57/CE;
- j) «organismes compétents»: les organismes compétents en matière d'évaluation de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système ferroviaire transeuropéen, en cas de dérogations à celles-ci ou en cas d'absence de STI;
- k) «réaménagement»: travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;
- l) «renouvellement»: travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;
- m) «mise en service»: l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;
- n) «cas spécifique»: toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières, temporaires ou définitives, dans les STI, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence vis-à-vis du système existant. Ceci peut comprendre notamment les cas des lignes et réseaux ferrés isolés du reste du territoire de la Communauté européenne, le gabarit, l'écartement des rails ou l'espace entre les voies;
- o) «bureau technique»: bureau chargé par un organisme notifié ou un organisme compétent pour vérifier la conformité d'un constituant ou d'un sous-système du système ferroviaire;
- p) «entité adjudicatrice»: toute entité, publique ou privée, qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet;
- q) «détenteur»: la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou ayant un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules visé à l'article 33 de la directive 2008/57/CE;
- r) «projet à un stade avancé de développement»: tout projet dont la phase de planification/construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques serait inacceptable pour l'État membre concerné. Cet empêchement peut être de nature juridique, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale, et doit être dûment justifié;
- s) «type»: un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par l'attestation d'examen de type unique décrite dans le module B de la décision 93/465/CEE;
- t) «série»: un nombre de véhicules identiques dont la conception et la réalisation relève du même type;
- u) «Agence»: l'Agence ferroviaire européenne telle qu'établie par le règlement modifié n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne.

Chapitre II: Généralités

Art. 4. Sous-systèmes et constituants d'interopérabilité munis de la déclaration «CE»

A compter de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal et des STI y relatives, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire veillera à n'utiliser, dans le cadre des activités visées à l'article 1^{er}, que des sous-systèmes et des constituants d'interopérabilité munis de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi répondant à l'Annexe IV de la directive 2008/57/CE.

A compter de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal et des STI y relatives, les entreprises ferroviaires et les détenteurs qui mettent en service des trains sur le réseau ferré n'utiliseront que des sous-systèmes et des constituants d'interopérabilité munis de la déclaration «CE» en relation avec le matériel roulant ferroviaire qu'elles mettront nouvellement en service.

Sous réserve de l'accord écrit préalable de l'Administration des Chemins de Fer, cette exigence n'est pas requise en cas de circulation d'un train sur le réseau ferré à des fins d'essai ou de démonstration.

Art. 5. Exigences essentielles

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

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

Chapitre III: Spécifications techniques d'interopérabilité (STI)

Art. 6. STI.

Chaque sous-système fait l'objet d'une STI.

Un sous-système peut faire l'objet de plusieurs STI et une STI peut couvrir plusieurs sous-systèmes.

Les sous-systèmes sont conformes aux STI en vigueur au moment de leur mise en service, de leur réaménagement ou de leur renouvellement en conformité avec la directive 2008/57/CE; cette conformité est maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.

Les STI ne font pas obstacle à l'utilisation des infrastructures pour la circulation des matériels roulants non visés par les STI.

Art. 7. Insuffisance d'une STI

Lorsqu'il est porté à la connaissance du Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, ci-après désigné «le Ministre», par l'Administration des Chemins de Fer qu'une STI ne satisfait pas entièrement aux exigences essentielles, le Ministre en informe la Commission européenne.

Art. 8. Extension du champ d'application de la STI

Tant que l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du réseau ferré n'est pas effective, l'autorisation de mise en service de sous-systèmes sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI, est accordée conformément aux règles de sécurité en usage ou le cas échéant à l'article 15.

Tant que l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du réseau ferré n'est pas effective, l'autorisation de mise en service de véhicules dont l'utilisation est prévue occasionnellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des STI pour cette partie du système est accordée conformément aux règles de sécurité en usage ou le cas échéant au chapitre VI.

Art. 9. Dérogations

1. Dans l'intérêt de la compatibilité et de la cohérence des critères d'aménagement et d'exploitation du réseau ferré et des relations transfrontalières conventionnelles y prenant leur départ ou y aboutissant, il peut être dérogé aux dispositions de l'article 4 dans les conditions suivantes:

- a) pour un projet de nouveau sous-système, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou pour tout autre élément visé à l'article 1^{er} du présent règlement grand-ducal, se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;
- b) pour un projet de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux du sous-système existant;
- c) pour tout projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire luxembourgeois;
- d) lorsque, à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes;
- e) pour des véhicules en provenance ou à destination d'un pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui de la principale partie du réseau ferré communautaire.

L'entité adjudicatrice, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté européenne peuvent formuler des propositions de dérogation aux STI dans les cas visés ci-dessus. Le dossier doit être adressé à l'Administration des Chemins de Fer.

L'Administration des Chemins de Fer formule un avis dans un délai de trois mois à compter de son introduction et le transmet au Ministre. Ce délai peut être prorogé d'un délai de six mois, non renouvelable.

2. Dans tous les cas visés au paragraphe 1, préalablement à l'application de la dérogation sur décision du Ministre, et sur base du dossier préparé par l'Administration des Chemins de Fer, le Ministre communique à la Commission européenne un dossier présentant les éléments indiqués à l'annexe IX de la directive 2008/57/CE.

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

Dans les cas visés au paragraphe 1, points a) et d), la Commission vérifie que le dossier est conforme et informe le Ministre sur les résultats de son analyse. Si nécessaire, une recommandation est formulée concernant les spécifications à appliquer. Le Ministre peut appliquer les dispositions de remplacement visées à l'annexe IX de la directive 2008/57/CE sans attendre.

Dans les cas visés au paragraphe 1, points b), c) et e), la Commission décide, selon la procédure de réglementation visée à l'article 29, paragraphe 3 de la directive 2008/57/CE, si la demande de dérogation est acceptée.

Dans le cas visé au paragraphe 1, point b), la décision de la Commission ne vise pas le gabarit et l'écartement des voies. La Commission statue dans les six mois qui suivent la présentation de la demande accompagnée du dossier complet. En l'absence d'une telle décision de la Commission européenne, la demande est considérée comme acceptée. Dans l'attente de la décision de la Commission, dans le cas visé au paragraphe 1, point e), sont appliquées les dispositions de remplacement visées à l'annexe IX de la directive 2008/57/CE.

Chapitre IV: Constituants d'interopérabilité

Art. 10. Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité

1. Les constituants d'interopérabilité ne peuvent être mis sur le marché que s'ils permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen, et ce en satisfaisant aux exigences essentielles.

Ils sont utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et sont installés et entretenus selon les règles de l'art.

Sur proposition de l'Administration des Chemins de Fer, le Ministre fixe les modalités d'introduction de la demande et la procédure de mise sur le marché des constituants d'interopérabilité.

2. L'Administration des Chemins de Fer ne peut pas interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire lorsqu'ils satisfont aux dispositions de la directive 2008/57/CE.

En particulier, elle ne peut pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, dont les éléments sont donnés à l'annexe IV de la directive 2008/57/CE.

Art. 11. Conformité ou aptitude à l'emploi

1. Les constituants d'interopérabilité sont considérés comme conformes aux exigences essentielles lorsqu'ils sont munis de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

2. Tout constituant d'interopérabilité est soumis à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans la STI concernée et est accompagné du certificat correspondant.

3. Un constituant d'interopérabilité est présumé satisfaire aux exigences essentielles lorsqu'il est conforme aux conditions fixées par les STI correspondantes ou aux spécifications européennes particulières édictées pour satisfaire à ces conditions.

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

5. Les STI peuvent prévoir une période de transition pour les produits ferroviaires qu'elles ont recensés comme étant des constituants d'interopérabilité qui sont déjà mis sur le marché lors de l'entrée en vigueur de ces STI. De tels constituants satisfont aux exigences de l'article 10, paragraphe 1.

Art. 12. Non-conformité des spécifications européennes avec les exigences essentielles

Lorsqu'il est porté à la connaissance du Ministre par l'Administration des Chemins de Fer que des spécifications européennes utilisées directement ou indirectement ne satisfont pas aux exigences essentielles, le Ministre en informe la Commission européenne.

Le comité visé à l'article 29 de la directive 2008/57/CE est saisi et la Commission européenne arrête la mesure la plus appropriée:

- a) le retrait partiel ou total de ces spécifications des publications où elles sont inscrites, ou leur modification, après consultation, lorsqu'il s'agit de normes européennes, du comité institué par la directive 98/34/CE; ou
- b) la révision de la STI conformément à l'article 7 de la directive 2008/57/CE.

Art. 13. Procédure relative à la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi (d'un constituant d'interopérabilité)

1. Pour établir la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne applique les dispositions prévues par les STI le concernant. La conformité d'un constituant d'interopérabilité aux exigences essentielles et, le cas échéant, son aptitude à l'emploi s'apprécient par rapport aux conditions prévues par les STI ou la spécification européenne existante correspondante.

2. Lorsque la ou les STI l'imposent, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est instruite par l'organisme notifié visé à l'article 29 auprès duquel le fabricant ou son mandataire établi dans un État membre de l'Union européenne a introduit une demande.

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

4. Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire établi dans l'Union européenne n'ont satisfait aux obligations des paragraphes 1 et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met sur le marché luxembourgeois le constituant d'interopérabilité. Les mêmes obligations s'appliquent à toute personne empruntant le réseau ferré lorsque ceux-ci assemblent des constituants d'interopérabilité ou une partie des constituants d'interopérabilité d'origines diverses ou fabriquent les constituants d'interopérabilité pour leur propre usage.

5. Lorsqu'il est porté à la connaissance du Ministre par l'Administration des Chemins de Fer qu'une déclaration «CE» de conformité a été établie indûment, le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne sont tenus, à la demande du Ministre, de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser la non-conformité constatée, sans préjudice de la faculté du Ministre de recourir aux mesures prévues par l'article 14.

Lorsque la non-conformité persiste, le Ministre prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné, ou pour assurer son retrait du marché selon les procédures prévues à l'article 14.

Art. 14. Non-conformité d'un constituant d'interopérabilité aux exigences essentielles

Lorsqu'il est porté à la connaissance du Ministre par l'Administration des Chemins de Fer qu'un constituant d'interopérabilité, muni de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, mis sur le marché et utilisé conformément à sa destination, risque de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, le Ministre, sur avis de l'Administration des Chemins de Fer, peut prendre toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application ou pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché. Le Ministre informe immédiatement la Commission européenne des mesures prises et indique les raisons de sa décision, en précisant notamment si la non-conformité résulte:

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

Chapitre V: Sous-systèmes

Art. 15. Procédure de mise en service

1. Sans préjudice du chapitre VI, l'Administration des Chemins de Fer autorise la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont implantés ou exploités sur le réseau ferré.

Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles.

L'Administration des Chemins de Fer vérifie:

- la compatibilité avec le système dans lequel ils s'intègrent et
- l'intégration en sécurité des sous-systèmes conformément à l'article 4, paragraphe 3 et à l'article 6, paragraphe 3 de la directive 2004/49/CE.

2. L'Administration des Chemins de Fer vérifie, avant que ces sous-systèmes soient mis en service, qu'ils soient conformes, le cas échéant, aux dispositions applicables des STI en matière d'exploitation et d'entretien.

3. Après la mise en service de ces sous-systèmes, cette vérification a lieu par l'Administration des Chemins de Fer:

- a) pour les infrastructures, dans le cadre de l'octroi et du suivi des agréments de sécurité conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE;
- b) pour les véhicules, dans le cadre de l'octroi et du suivi des certificats de sécurité conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE.

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

4. La demande de mise en service doit être accompagnée d'une attestation de conformité technique du dossier émanant de l'organisme notifié, le cas échéant, de l'organisme compétent, suivant leurs domaines de compétence respectifs définis aux articles 29 et 30 du présent règlement.

Un règlement grand-ducal pris sur proposition de l'Administration des Chemins de Fer fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service.

5. À ces fins, l'entité adjudicatrice, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté européenne qui propose la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel ou à grande vitesse. En particulier, la cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie. L'entité adjudicatrice, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté européenne doit également s'engager à vérifier lors de la mise en service des sous-systèmes et régulièrement par après, que ceux-ci soient exploités et maintenus en conformité avec les exigences essentielles les concernant.

6. Dans le cas d'un sous-système qui a déjà été mis en service dans un autre État, l'Administration des Chemins de Fer applique dans la mesure du possible et sans réduire le niveau global de sécurité le principe de la reconnaissance mutuelle.

7. L'Administration des Chemins de Fer ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise en service de sous-systèmes. Les organismes notifiés, les organismes compétents et les requérants restent responsables de la conformité du sous-système, y compris les véhicules, par rapport aux exigences techniques et critères imposés.

Art. 16. Conformité avec les STI et les dispositions nationales

1. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire sont considérés comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant quand ils sont munis de la déclaration «CE» de vérification. La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.

2. L'Administration des Chemins de Fer établit, pour chaque sous-système, une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles. La notification à la Commission européenne se fait par le Ministre dans les cas suivants:

- il n'existe pas de STI pertinente; ou
- une dérogation a été notifiée en application de l'article 9; ou
- un cas spécifique nécessite l'application de règles techniques non reprises dans la STI concernée.

Cette liste est notifiée:

- soit chaque fois que la liste des règles techniques est modifiée en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE;
- soit après notification de la dérogation;
- soit après publication de la STI concernée.

3. À cette occasion, le Ministre agréé également les organismes compétents chargés d'appliquer, dans le cas de ces règles techniques, la procédure de vérification visée à l'article 18.

4. Sur proposition de l'Administration des Chemins de Fer, le Ministre peut choisir de ne pas notifier les règles et restrictions dont le caractère est strictement local. Dans ce cas, le Ministre informe l'Administration des Chemins de Fer de sa décision et instruit le gestionnaire d'infrastructure de mentionner les règles et restrictions concernées dans le registre de l'infrastructure visé à l'article 33.

Le Ministre veille à ce que les règles techniques contraignantes soient publiées et communiquées au gestionnaire d'infrastructure, à toutes les entreprises ferroviaires et à tous les demandeurs d'autorisations de mise en service.

Art. 17. Procédure d'établissement de la déclaration «CE» de vérification

1. En vue d'établir la déclaration «CE» de vérification, le demandeur invite l'organisme notifié qu'il a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification «CE» indiquée à l'annexe VI de la directive 2008/57/CE. Le demandeur peut être l'entité adjudicatrice, le fabricant, ou le mandataire dans la Communauté européenne.

2. La mission de l'organisme notifié, chargé de la vérification «CE» d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se fondant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles 32 et 33.

3. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration «CE» de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

4. L'organisme notifié peut délivrer des déclarations de vérification intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système. Dans ce cas, la procédure indiquée à l'annexe VI de la directive 2008/57/CE s'applique.

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

6. Les prestations à fournir par l'organisme notifié, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure assorties des épreuves et vérifications de conformité afférentes, sont à charge du fabricant ou de son mandataire. Elles sont facturées à celui-ci par l'organisme notifié, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure.

Art. 18. Vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques

En absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci, l'entité adjudicatrice ou son mandataire fait instruire à ses frais la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage visée à l'article 16 par un organisme compétent.

La mission de l'organisme compétent chargé de la vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service.

Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre.

L'organisme compétent est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il doit aussi contenir tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes d'entretien, de surveillance continue ou périodique, de réglage et de maintenance.

Les prestations à fournir par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire d'infrastructure ainsi que les épreuves et vérifications de conformité afférentes, sont à charge du fabricant ou de son mandataire. Elles sont facturées à celui-ci par l'organisme compétent, les bureaux techniques et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 19. Non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles

1. Lorsque l'Administration des Chemins de Fer constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration «CE» de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions de la directive 2008/57/CE et notamment aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

2. Le Ministre informe immédiatement la Commission européenne des vérifications complémentaires demandées en les motivant et en précisant si le fait de ne pas satisfaire entièrement aux dispositions de la directive 2008/57/CE résulte:

- a) du non-respect des exigences essentielles ou d'une STI ou d'une mauvaise application d'une STI;
- b) d'une insuffisance d'une STI. Dans ce cas, la procédure de modification de la STI prévue à l'article 7 de la directive 2008/57/CE s'applique.

Art. 20. Mise en service de sous-systèmes existants après un renouvellement ou un réaménagement

1. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur introduit auprès de l'Administration des Chemins de Fer un dossier décrivant le projet.

L'Administration des Chemins de Fer examine ce dossier et, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable, décide si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service au sens de la directive 2008/57/CE.

Une nouvelle autorisation de mise en service est nécessaire chaque fois que le niveau global de sécurité du sous-système concerné peut être affecté négativement par les travaux envisagés. Si une nouvelle autorisation est requise, l'Administration des Chemins de Fer décide de la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées au projet.

L'Administration des Chemins de Fer arrête sa décision au plus tard quatre mois après que le demandeur ait introduit le dossier complet.

2. Si une nouvelle autorisation est requise et si la STI n'est pas pleinement appliquée, le Ministre notifie à la Commission européenne, sur base du dossier préparé par l'Administration des Chemins de Fer, les informations supplémentaires suivantes:

- le motif pour lequel la STI n'est pas entièrement appliquée;
- les caractéristiques techniques qui s'appliquent au lieu de la STI;
- les organismes chargés d'appliquer, dans le cas de ces caractéristiques, la procédure de vérification visée à l'article 18.

Chapitre VI: Véhicules

Art. 21. Autorisation de mise en service des véhicules

1. Avant d'être utilisé sur le réseau ferré, un véhicule doit faire l'objet d'une autorisation de mise en service établie par l'Administration des Chemins de Fer, sauf indication contraire dans le présent chapitre.

2. Toute autorisation de mise en service accordée par un État membre est valide sur le réseau ferré sous réserve des articles 23 à 25.

3. Un véhicule conforme aux STI est autorisé conformément aux articles 22 et 23.

4. Un véhicule non conforme aux STI est autorisé conformément aux articles 24 et 25.

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

6. La délivrance d'une autorisation de mise en service pour une série de véhicules par l'Administration des Chemins de Fer se fait conformément aux stipulations de l'article 27.

7. Toute demande d'autorisation de mise en service fait l'objet d'une décision de l'Administration des Chemins de Fer conformément aux articles 22 à 27. La décision d'autorisation de mise en service peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

8. Toute décision de refus d'autorisation de mise en service de la part de l'Administration des Chemins de Fer doit être dûment motivée. Le demandeur peut, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la décision de refus, demander à l'Administration des Chemins de Fer, pour des raisons dûment justifiées, une révision de la décision de refus. L'Administration des Chemins de Fer dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou redresser son refus.

Si la décision est maintenue, le demandeur, pour des raisons dûment justifiées, peut demander à l'organisme de contrôle de revoir la décision de l'Administration des Chemins de Fer.

9. En l'absence de décision de l'Administration des Chemins de Fer, visée à l'article 23 paragraphe 7, et à l'article 25 paragraphe 5, dans les délais prescrits, la mise en service du véhicule en question est réputée avoir été autorisée au terme d'une période de trois mois commençant à la fin de ces délais.

Les autorisations de mise en service obtenues en application du présent paragraphe ne sont valides que sur le réseau ferré national.

10. Dans le cas d'une autorisation tacite obtenue dans un autre État membre de la Communauté européenne suite à l'application de l'article 21 paragraphe 8 de la directive 2008/57/CE, cette autorisation n'est pas valable pour le réseau ferré national.

11. Pour des raisons de sécurité, l'Administration des Chemins de Fer peut à tout moment suspendre une autorisation, émise par elle-même ou une autorisation dont bénéficie le demandeur en vertu du paragraphe 9. L'Administration des Chemins de Fer enlève la suspension dès que les problèmes détectés de sécurité ont été résolus. Une année après la prononciation de la suspension et sans que des solutions permettant de supprimer la suspension ont été mises en place ou sont en cours de réalisation, l'Administration des Chemins de Fer entame la procédure de révocation prévue au paragraphe 12.

12. La révocation par l'Administration des Chemins de Fer d'une autorisation accordée par elle-même ou d'une autorisation dont bénéficie le demandeur en vertu de l'alinéa 8 doit se faire par le biais de la procédure de révision des certificats de sécurité conformément au paragraphe 2 de l'article 6 du règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et de la procédure de révision de l'agrément de sécurité conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

13. Par dérogation aux articles 22 à 25, les autorisations de mise en service accordées avant le 19 juillet 2008, y compris les autorisations délivrées conformément à des accords internationaux, en particulier le RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) et le RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) demeurent valables aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

14. Les autorisations de mise en service délivrées conformément au présent règlement grand-ducal sont sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire d'infrastructure pour l'exploitation de tels véhicules sur le réseau ferré conformément aux stipulations du règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et du règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 22. Première autorisation de mise en service des véhicules conformes aux STI

1. Le présent article s'applique aux véhicules qui sont conformes à toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de leur mise en service, pour autant qu'un nombre significatif des exigences essentielles ait été couvert dans les STI considérées et que la STI pertinente sur le matériel roulant soit entrée en vigueur et applicable.

2. L'Administration des Chemins de Fer accorde la première autorisation selon les modalités suivantes:

- a) lorsque tous les sous-ensembles de nature structurelle d'un véhicule ont été autorisés conformément aux dispositions du chapitre V, l'autorisation est accordée sans autre vérification;
- b) dans le cas de véhicules portant toutes les déclarations «CE» de vérification nécessaires telles que prévues à l'article 17, les critères que l'Administration des Chemins de Fer peut vérifier en vue de délivrer une autorisation de mise en service ne peuvent concerner que:
 - la compatibilité technique entre les sous-systèmes concernés du véhicule et la sécurité de leur intégration;
 - la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau ferré;
 - les règles nationales applicables aux points ouverts;
 - les règles nationales applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les STI pertinentes.

Art. 23. Autorisations supplémentaires pour la mise en service de véhicules conformes aux STI

1. Aucune autorisation supplémentaire de mise en service n'est demandée pour les véhicules qui sont en conformité totale avec les STI couvrant tous les aspects des sous-systèmes concernés sans cas spécifiques et points ouverts liés à la compatibilité technique entre véhicule et réseau et pour autant que les véhicules circulent sur des parties du réseau conformes aux STI ou aux conditions précisées dans les STI correspondantes.

2. Dans le cas de véhicules mis en service conformément à l'article 22 de la directive 2008/57/CE mais non visés au paragraphe 1 de celui-ci, l'Administration des Chemins de Fer décide si des autorisations supplémentaires sont nécessaires sur leur territoire. Dans une telle hypothèse, les paragraphes 3 à 7 s'appliquent.

3. Le demandeur soumet à l'Administration des Chemins de Fer un dossier concernant le véhicule ou le type de véhicule et l'usage prévu sur le réseau ferré, comportant les informations suivantes:

- a) les documents justificatifs attestant que la mise en service du véhicule a été autorisée dans un autre État membre conformément à l'article 22 de la directive 2008/57/CE;
- b) un exemplaire du dossier technique visé à l'annexe VI de la directive 2008/57/CE. Sont notamment incluses, dans le cas des véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte des données, afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données, pour autant que ces informations ne soient pas harmonisées dans les STI correspondantes;
- c) les registres faisant apparaître l'historique de l'entretien du véhicule et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- d) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec les infrastructures et les installations fixes, y compris pour ce qui est du système d'alimentation en énergie, du système de contrôle-commande et de signalisation, de l'écartement des voies et des gabarits de l'infrastructure, de la charge maximale à l'essieu et des autres contraintes du réseau.

4. Les critères vérifiés par l'Administration des Chemins de Fer se limitent aux critères suivants:

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

5. L'Administration des Chemins de Fer peut demander que des informations complémentaires soient fournies, des analyses de risque effectuées en application de l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE, ou des essais réalisés sur le réseau pour vérifier les critères visés au paragraphe 4. Toutefois, après l'adoption du document de référence visé au paragraphe 2 de l'article 28 du présent règlement grand-ducal, cette vérification ne peut être effectuée par l'Administration des Chemins de Fer que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou au groupe C figurant dans ce document.

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

7. Toute demande d'autorisation, introduite conformément au présent article, fait l'objet d'une décision de l'Administration des Chemins de Fer au plus tard:

- a) deux mois après la présentation du dossier visé au paragraphe 3;
- b) le cas échéant, un mois après la fourniture de toute information complémentaire demandée par l'Administration des Chemins de Fer visée au paragraphe 5;
- c) le cas échéant, un mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'Administration des Chemins de Fer conformément au paragraphe 6.

Art. 24. Première autorisation de mise en service des véhicules non conformes aux STI

1. Le présent article s'applique aux véhicules qui ne sont pas en conformité avec toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de leur mise en service, y compris les véhicules bénéficiant de dérogations accordées conformément à l'article 9, ou lorsqu'un nombre significatif d'exigences essentielles n'est pas couvert dans une ou plusieurs STI.

2. La première autorisation est accordée par l'Administration des Chemins de Fer selon les modalités suivantes:

- a) pour les aspects techniques couverts par une STI, le cas échéant, la procédure de vérification «CE» s'applique;
- b) pour les autres aspects techniques, les règles techniques nationales et les règles de sécurité nationales s'appliquent.

La première autorisation n'est valable que sur le réseau ferré national.

Art. 25. Autorisations supplémentaires pour la mise en service de véhicules non conformes aux STI

1. Dans la mesure où des véhicules ont obtenu une autorisation de mise en service dans un État membre conformément à l'article 21, paragraphe 12, ou à l'article 24 de la directive 2008/57/CE, l'Administration des Chemins de Fer décide, conformément au présent article, si des autorisations supplémentaires de mise en service sont nécessaires.

2. Le demandeur soumet à l'Administration des Chemins de Fer un dossier technique concernant le véhicule ou le type de véhicule, en indiquant les informations relatives à l'utilisation prévue sur le réseau. Le dossier contient les informations suivantes:

- a) les documents justificatifs attestant que la mise en service du véhicule a été autorisée dans un autre État membre et la documentation relative à la procédure suivie pour démontrer que le véhicule respecte les exigences en vigueur en matière de sécurité, y compris, le cas échéant, des informations sur les dérogations dont il a bénéficié ou qui ont été accordées conformément à l'article 9;
- b) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles. Sont notamment incluses, dans le cas des véhicules équipés d'enregistreurs de données, les informations relatives à la procédure de collecte des données, afin de permettre la lecture et l'évaluation de ces données ainsi qu'il est prévu à l'article 7, paragraphe 4, point c) de la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer;
- c) les registres faisant apparaître l'historique de l'exploitation du véhicule, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation;
- d) les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant que le véhicule est compatible avec les infrastructures et les installations fixes, y compris pour ce qui est du système d'alimentation en énergie, du système de contrôle-commande et de signalisation, de l'écartement des voies et des gabarits de l'infrastructure, de la charge maximale à l'essieu et des autres contraintes du réseau.

3. Les données visées au paragraphe 2, points a) et b) ne peuvent pas être remises en cause par l'Administration des Chemins de Fer, sauf si celle-ci peut démontrer, sans préjudice de l'article 16, l'existence d'un risque significatif sur le plan de la sécurité. Après l'adoption du document de référence visé à l'article 28 paragraphe 2, l'Administration des Chemins de Fer ne peut pas invoquer à cet égard une règle qui appartient au groupe A figurant dans ce document.

4. L'Administration des Chemins de Fer peut demander que des informations complémentaires soient fournies, des analyses de risque effectuées en application de l'article 6, paragraphe 3, point a) de la directive 2004/49/CE, ou des essais réalisés sur le réseau pour vérifier la conformité des éléments visés au paragraphe 2, points c) et d) du présent article par rapport aux règles nationales en vigueur. Toutefois, après l'adoption du document de référence visé à l'article 28 paragraphe 2 du présent règlement grand-ducal, cette vérification ne peut être effectuée par l'Administration des Chemins de Fer que par rapport aux règles nationales appartenant au groupe B ou au groupe C figurant dans ce document.

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

5. Toute demande d'autorisation de mise en service introduite conformément au présent article fait l'objet d'une décision de l'Administration des Chemins de Fer, dans les meilleurs délais et au plus tard:

- a) quatre mois après la présentation du dossier technique visé au paragraphe 2;
- b) le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risques demandées par l'Administration des Chemins de Fer conformément au paragraphe 4;
- c) le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'Administration des Chemins de Fer conformément au paragraphe 4.

Art. 26. Autorisation par type de véhicule

1. L'Administration des Chemins de Fer peut délivrer des autorisations par type de véhicule. L'autorisation pour un véhicule porte également sur le type de véhicule correspondant.

2. Le véhicule qui est conforme à un type de véhicule qui a déjà été autorisé à circuler sur le réseau ferré, est autorisé par l'Administration des Chemins de Fer sur la base d'une déclaration de conformité délivrée antérieurement avec le type considéré présentée par le demandeur, sans autre vérification.

3. En cas de modification des dispositions pertinentes des STI ou des règles nationales sur la base desquelles un type de véhicule a été autorisé, le détenteur de l'autorisation par type, s'il désire continuer à mettre sur le marché ce type de véhicule, doit immédiatement informer l'Administration des Chemins de Fer.

A cet effet le détenteur:

- a) établit un dossier prouvant que le type de véhicule reste conforme aux nouvelles dispositions, sur base de ce dossier l'Administration des Chemins de Fer décide si l'autorisation par type reste valable ou si une nouvelle autorisation doit être demandée;
- b) doit le remettre en conformité et introduire une nouvelle demande, s'il est manifeste que le type de véhicule ne répond plus aux nouvelles dispositions.

Les critères que vérifie l'Administration des Chemins de Fer en cas de révision d'une autorisation par type délivrée antérieurement se limitent aux règles ayant été modifiées. Cette nouvelle autorisation par type n'affecte pas les autorisations des véhicules ayant déjà été délivrées sur la base d'un type autorisé précédemment.

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

- a) en ce qui concerne les véhicules conformes aux STI, les procédures de vérification des STI pertinentes;
- b) pour les véhicules non conformes aux STI, les procédures de vérification définies au module D et E de la décision N° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil.

5. Le demandeur peut solliciter une autorisation par type en même temps dans plusieurs États membres. Le cas échéant, l'Administration des Chemins de Fer coopère avec les autorités nationales de sécurité des autres États membres concernés en vue de simplifier la procédure et de réduire autant que possible les tâches administratives.

6. Les autorisations par type sont enregistrées dans le registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 34 de la directive 2008/57/CE. Ce registre précise le ou les États membres dans lesquels un type de véhicule est autorisé.

Art. 27. Autorisation pour une série de véhicules

Le premier véhicule désigné comme tête de série par le demandeur est traité, selon le cas se présentant, conformément aux articles 22 à 25. Les véhicules restants de la série sont autorisés à circuler sur le réseau ferré sur la base d'une déclaration de conformité avec le véhicule de tête de série. Sur demande du requérant, l'Administration des Chemins de Fer fournira des renseignements supplémentaires quant à la procédure d'obtention d'une autorisation pour une série de véhicules. Un contrôle par échantillonnage peut être effectué par l'Administration des Chemins de Fer elle-même ou par un organisme chargé par celle-ci.

Art. 28. Classification des règles nationales

1. Afin de faciliter les procédures de mise en service décrites dans le présent règlement grand-ducal, l'Administration des Chemins de Fer classe les règles nationales conformément à l'annexe VII de la directive 2008/57/CE.

2. Le document de référence visé à l'article 27 de la Directive 2008/57/CE reprend l'ensemble des règles nationales appliquées par chaque État membre pour la mise en service de véhicules.

3. L'Agence ferroviaire européenne établit une recommandation de document de référence, résumant les règles nationales applicables à la mise en service de véhicules. L'Administration des Chemins de Fer coopère à ce travail.

Chapitre VII: Organismes notifiés, Organismes compétents et Bureaux techniques

Art. 29. Organismes notifiés

1. Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe VIII de la directive 2008/57/CE, le Ministre ayant dans ses attributions l'Économie peut agréer un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés «organismes notifiés» conformément à l'article 9 de la loi du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services.

Ces organismes notifiés sont chargés:

- a) d'instruire l'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité en vue de l'établissement de la déclaration «CE», lorsque les STI exigent cette évaluation par un organisme notifié et qu'un fabricant ou son mandataire, établi dans un État membre de l'Union européenne, en font la demande;
- b) d'instruire la procédure de vérification «CE» en vue d'établir la déclaration «CE» de vérification des sous-systèmes de nature structurelle et de constituer le dossier technique afférent, prévu à l'Annexe VI de la directive 2008/57/CE;
- c) de procéder à des vérifications complémentaires sur la conformité et l'aptitude à l'emploi d'un sous-système que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire entend utiliser sur un tronçon du réseau ferré, sans que ce sous-système réponde entièrement aux dispositions de la directive 2008/57/CE.

2. Le Ministre ayant dans ses attributions l'Économie notifie à la Commission européenne et aux autorités compétentes des autres États membres de l'Union européenne les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'article 13 et la procédure de vérification visée à l'article 17, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission européenne.

L'évaluation du ou des organismes de notification intervient sur base des critères prévus à l'Annexe VIII des directives d'interopérabilité, ainsi que sur base des critères de l'article 9 de la loi du 20 mai 2008 qui prévoit que l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services (ILNAS) évalue la compétence technique des organismes candidats à une notification sur base des exigences prévues par la législation nationale, européenne ou internationale applicable en matière d'accréditation ainsi que tout autre document provenant des instances et organismes européens et internationaux actifs dans le domaine de l'accréditation. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes pertinentes sont présumés répondre auxdits critères.

3. Le Ministre ayant dans ses attributions l'Économie peut retirer à un organisme notifié qui ne satisfait plus aux critères visés à l'Annexe VIII de la directive 2008/57/CE la mission dont il l'a chargé. Il en informe immédiatement la Commission européenne et les autres États membres de l'Union européenne.

Si le Ministre ayant dans ses attributions l'Économie estime qu'un organisme notifié par un autre État membre de l'Union européenne ne satisfait pas aux critères précités il en informe la Commission européenne.

Art. 30. Organismes compétents

1. Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe VIII de la directive 2008/57/CE, le Ministre peut agréer un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés «organismes compétents».

Ces organismes compétents sont chargés d'évaluer la conformité aux normes et spécifications techniques nationales des constituants et des sous-systèmes du système ferroviaire transeuropéen, en cas:

- a) d'absence de STI;
- b) de dérogations aux STI attribuées conformément à l'article 9;
- c) de cas spécifiques applicables au Luxembourg et énumérés au chapitre 7 des STI;
- d) et de points ouverts cités dans les STI.

2. Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée au paragraphe 1 sont agréés par arrêté ministériel, sur avis de l'Administration des Chemins de Fer, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence. L'agrément a une durée de validité de cinq ans.

3. Tout organisme, détenant un tel agrément dont la validité touche à sa fin, peut demander un renouvellement de celui-ci, conformément aux dispositions de cet article.

4. L'évaluation du ou des organismes candidats interviennent sur base des critères prévus à l'Annexe VIII de la directive 2008/57/CE. Les organismes qui sont déjà accrédités ou nommés dans un autre État sont présumés répondre auxdits critères à condition de présenter à l'Administration des Chemins de Fer les documents y relatifs

5. Tout organisme prétendant à être nommé organisme compétent, doit fournir une déclaration tenant lieu de serment qu'il possède les capacités professionnelles d'évaluer la conformité relative au 2^e alinéa du paragraphe 1.

6. Si un organisme compétent ne satisfait plus aux critères visés dans le présent article, le Ministre peut retirer l'agrément dont bénéficie l'organisme en question.

7. Tout agrément délivré sur base du règlement grand-ducal du 6 mai 2008 relatif à l'interopérabilité, reste valable jusqu'au 31 décembre 2015. Tout organisme, détenant un tel agrément, peut demander un renouvellement de l'agrément conformément aux dispositions du présent article.

Art. 31. Bureaux techniques

En vue de l'accomplissement des missions qui leur seront dévolues en vertu du présent règlement grand-ducal, les organismes notifiés et les organismes compétents peuvent avoir recours, en cas de besoin, à des bureaux techniques.

Les bureaux techniques exerceront leur mandat sous la responsabilité et le contrôle respectivement d'un organisme notifié et d'un organisme compétent.

Il peut être procédé à des essais des sous-systèmes sur le réseau ferré. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Chapitre VIII: Registres du réseau et des véhicules

Art. 32. Système d'immatriculation des véhicules

1. Tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire européen porte un numéro européen de véhicule (NEV), qui lui est attribué lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service par l'Administration des Chemins de Fer.

Nonobstant le paragraphe 1, en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferré de la Communauté européenne, l'Administration des Chemins de Fer peut accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent.

2. L'Administration des Chemins de Fer tient un registre des véhicules autorisés sur son territoire. Ce registre répond aux critères suivants:

- a) il respecte les spécifications communes visées au paragraphe 2 de l'article 33 de la directive 2008/57/CE;
- b) il est accessible aux autorités de sécurité et aux organismes d'enquête désignés en vertu des articles 16 et 21 de la directive 2004/49/CE; il est également accessible, pour toute demande légitime, aux organismes de contrôle désignés en vertu de l'article 30 de la directive 2001/14/CE, à l'Agence, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

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

Art. 33. Registre de l'infrastructure

Le Ministre, avec l'assistance de l'Administration des Chemins de Fer, veille à la publication au Mémorial B en début de chaque année et à la mise à jour du registre de l'infrastructure par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire conformément au paragraphe 2 de l'article 35 de la directive 2008/57/CE. Ce registre présente, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des STI applicables. Dans ce but, chaque STI indique avec précision quelles informations doivent figurer au registre de l'infrastructure.

Art. 34. Langues de correspondance

Toute correspondance et tout dossier à adresser aux autorités nationales doivent être rédigés en langue luxembourgeoise, française ou allemande.

Chapitre IX: Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 35. Le présent règlement grand-ducal abroge le règlement grand-ducal du 6 mai 2008 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Art. 36. Le présent règlement grand-ducal complète le paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 relative à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires par le texte suivant: «La commission instituée par l'article 15 paragraphe 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire émet son avis dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet» et modifie l'article 6 du même règlement grand-ducal en remplaçant le paragraphe 1, 2^e alinéa par le texte suivant: «En vue du renouvellement du certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire doit au plus tard six mois avant l'expiration de la validité adresser une demande de renouvellement à l'Administration».

Art. 37. Le présent règlement grand-ducal complète l'article 3 alinéa 2 du règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 relative à la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par le texte suivant: «La commission chargée de l'examen de la conformité du dossier en application de l'article 17 paragraphe 6 alinéa 3 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire émet son avis dans un délai de trois mois à partir du moment où l'Administration des Chemins de Fer lui a transmis un dossier complet» et modifie l'article 2 du même règlement grand-ducal en remplaçant le paragraphe 1, 2^e alinéa par le texte suivant: «En vue du renouvellement de l'agrément de sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure doit au plus tard six mois avant l'expiration de la validité adresser une demande de renouvellement à l'Administration».

Chapitre X: Dispositions finales

Art. 38. Formule exécutoire

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
Claude Wiseler

Palais de Luxembourg, le 1^{er} juin 2010.
Henri

Dir. 2008/57/CE.