

D033702/02

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

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

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 22 août 2014

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Règlement (UE) de la Commission relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "Matériel roulant — bruit", modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE

E 9602



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 31 juillet 2014
(OR. en)

12341/14

TRANS 381

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	30 juillet 2014
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D033702/02
Objet:	RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION du XXX relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "Matériel roulant — bruit", modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE

Les délégations trouveront ci-joint le document D033702/02.

p.j.: D033702/02



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

RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du **XXX**

**relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système
«Matériel roulant — bruit», modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la
décision 2011/229/UE**

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

RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du **XXX**

relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — bruit», modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté¹, et notamment son article 6, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 12 du règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil² prévoit que l'Agence ferroviaire européenne (ci-après l'«Agence») veille à ce que les spécifications techniques d'interopérabilité (ci-après les «STI») soient adaptées au progrès technique et aux évolutions du marché et des exigences sociales et propose à la Commission les modifications des STI qu'elle estime nécessaires.
- (2) Par sa décision C(2010) 2576 du 29 avril 2010, la Commission a confié un mandat à l'Agence pour développer et réviser les STI en vue d'étendre leur champ d'application à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union européenne, et pour réaliser une étude sur la pertinence de la fusion des exigences en matière de bruit pour le matériel roulant à grande vitesse et conventionnel (MR GV et MR RC). Selon les conclusions de l'étude ERA/REP/13-2011/INT, le MR GV et le MR RC devraient être couverts par une seule STI. Les exigences en matière de bruit pour le MR GV et le MR RC devraient donc être fusionnées.
- (3) Le point 7.2 de l'annexe de la décision 2011/229/UE³ prévoit une révision minutieuse et une mise à jour, par l'Agence, de la STI concernant le bruit, sur la base desquelles un rapport et, au besoin, une proposition de révision de cette STI devraient être présentés à la Commission.

¹ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

² Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne («règlement instituant une Agence») (JO L 220 du 21.6.2004, p. 3).

³ Décision de la Commission du 4 avril 2011 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 99 du 13.4.2011, p. 1).

- (4) Le 3 septembre 2013, l'Agence a remis la recommandation ERA/REC/07-2013/REC sur l'adoption de la STI concernant le bruit.
- (5) En vue de s'adapter aux progrès technologiques et d'encourager la modernisation, il y a lieu de promouvoir des solutions innovantes et, dans certaines conditions, d'accepter leur mise en œuvre. Lorsqu'une solution innovante est proposée, le fabricant ou son mandataire devrait indiquer en quoi elle s'écarte des dispositions pertinentes de la STI ou les complète. La solution devrait être évaluée par la Commission. Si l'issue de cette évaluation est positive, l'Agence devrait élaborer les spécifications fonctionnelles et d'interface applicables à cette solution innovante, ainsi que les méthodes d'évaluation pertinentes.
- (6) Il y a lieu de réaliser une analyse à mi-parcours en vue de diminuer les émissions de bruit des véhicules existants tout en tenant compte de la compétitivité du secteur ferroviaire. Cette analyse, qui concerne principalement les wagons de marchandises, est importante si l'on veut que le trafic lié au transport ferroviaire de marchandises soit mieux accepté par les particuliers.
- (7) Conformément à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE, les États membres sont tenus de communiquer à la Commission et aux autres États membres les procédures d'évaluation de la conformité et de vérification en usage pour les cas spécifiques, ainsi que les organismes chargés d'appliquer ces procédures.
- (8) À l'heure actuelle, l'utilisation du matériel roulant est régie par des accords nationaux, bilatéraux, multilatéraux ou internationaux existants. Il importe que ces accords n'entravent pas les progrès actuels et futurs vers la mise en place de l'interopérabilité. Les États membres devraient donc notifier les accords de ce type à la Commission.
- (9) Il convient par conséquent d'abroger la décision 2011/229/UE de la Commission.
- (10) La décision 2008/232/CE devrait être modifiée en conséquence pour ce qui est des limites pour le bruit en stationnement, des niveaux de bruits intérieurs et des caractéristiques limites liées aux bruits extérieurs.
- (11) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué en vertu de l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le présent règlement définit la spécification technique d'interopérabilité (STI) concernant le sous-système «Matériel roulant — bruit» du système ferroviaire de l'Union, telle qu'elle figure à l'annexe.

Article 2

La STI s'applique au matériel roulant qui relève du règlement (UE) n° [nouvelle STI LOC et MRV]⁴ et du règlement (UE) n° 321/2013⁵.

Article 3

Dans les six mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres notifient à la Commission tous les accords contenant des exigences relatives aux limites d'émission de bruit, pour autant qu'ils n'aient pas déjà été notifiés en vertu des décisions 2006/66/CE⁶ ou 2011/229/UE.

Les accords qui doivent être notifiés sont les suivants:

- (a) les accords nationaux entre les États membres et des entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure, conclus à titre permanent ou temporaire et rendus nécessaires par le caractère particulier ou local du service de transport visé;
- (b) les accords bilatéraux ou multilatéraux entre entreprises ferroviaires, gestionnaires de l'infrastructure ou autorités de sécurité assurant des niveaux importants d'interopérabilité locale ou régionale;
- (c) les accords internationaux entre un ou plusieurs États membres et au moins un pays tiers, ou entre des entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure des États membres et au moins une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure d'un pays tiers, qui assurent des niveaux importants d'interopérabilité locale ou régionale.

Article 4

Les procédures d'évaluation de la conformité, de l'aptitude à l'emploi et de vérification CE énoncées au point 6 de l'annexe du présent règlement sont fondées sur les modules définis dans la décision 2010/713/UE de la Commission⁷.

Article 5

1. En ce qui concerne les cas spécifiques visés au point 7.3.2 de l'annexe, les conditions à respecter pour la vérification de l'interopérabilité conformément à l'article 17,

⁴ Intitulé complet et référence à introduire lorsque disponibles.

⁵ Règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «matériel roulant – wagons pour le fret» du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE (JO L 104 du 12.4.2013, p. 1).

⁶ Décision de la Commission du 23 décembre 2005 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 37 du 8.2.2006, p. 1).

⁷ Décision de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 319 du 4.12.2010, p. 1).

paragraphe 2, de la directive 2008/57/CE sont les règles techniques applicables utilisées dans l'État membre autorisant la mise en service des sous-systèmes couverts par le présent règlement.

2. Dans les six mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, chaque État membre notifie les informations suivantes à la Commission et aux autres États membres:
 - (a) les règles techniques visées au paragraphe 1;
 - (b) les procédures d'évaluation de la conformité et de vérification à accomplir en application des règles techniques visées au paragraphe 1;
 - (c) les organismes désignés conformément à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE afin d'accomplir les procédures d'évaluation de la conformité et de vérification des cas spécifiques visés au point 7.3.2 de l'annexe du présent règlement.

Article 6

Le respect des valeurs d'exposition inférieures déclenchant l'action définies à l'article 3 de la directive 2003/10/CE du Parlement européen et du Conseil⁸ est assuré par le respect du niveau de bruit dans la cabine de conduite, comme défini au point 4.2.4 de l'annexe du présent règlement, ainsi que par des conditions d'exploitation adéquates à définir par l'entreprise ferroviaire.

Article 7

1. Afin d'adapter la spécification technique d'interopérabilité à l'évolution technologique, le fabricant ou son mandataire peuvent proposer des solutions innovantes qui ne sont pas conformes aux spécifications définies dans l'annexe et/ou auxquelles les méthodes d'évaluation décrites dans l'annexe ne peuvent pas s'appliquer.
2. Les solutions innovantes peuvent se rapporter au sous-système «matériel roulant», à ses parties et à ses constituants d'interopérabilité.
3. Lorsqu'une solution innovante est proposée, le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union indique en quoi elle s'écarte des dispositions pertinentes de la présente STI ou les complète et soumet la liste des divergences à la Commission pour analyse. La Commission peut demander à l'Agence de donner son avis sur la solution innovante proposée.
4. La Commission émet un avis sur la solution innovante proposée. Si cet avis est positif, les spécifications fonctionnelles et d'interface applicables et la méthode d'évaluation à inclure dans la STI pour permettre l'utilisation de cette solution innovante sont mises au point par l'Agence puis incorporées dans la STI à la faveur

⁸ Directive 2003/10/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 février 2003 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit) (JO L 42 du 15.2.2003, p. 38).

du processus de révision, conformément à l'article 6 de la directive 2008/57/CE. Si l'avis est négatif, la solution innovante proposée n'est pas appliquée.

5. En attendant la révision de la STI, un avis positif émis par la Commission est considéré comme un moyen acceptable d'assurer la conformité avec les exigences essentielles de la directive 2008/57/CE et peut donc être utilisé pour l'évaluation du sous-système.

Article 8

La déclaration de vérification et/ou la déclaration de conformité au type d'un véhicule neuf établies en application de la décision 2011/229/UE sont considérées valables:

- pour les locomotives, les EAE, EAD et les voitures de voyageurs jusqu'à ce que le certificat de type ou de conception doive être renouvelé comme indiqué dans la décision 2011/291/UE dans les cas où ladite décision a été appliquée, ou jusqu'au 31 mai 2017 dans les autres cas;
- pour les wagons jusqu'au 13 avril 2016.

La déclaration de vérification et/ou la déclaration de conformité au type d'un véhicule neuf établies en application de la décision 2008/232/CE sont considérées valables jusqu'à ce que le certificat de type ou de conception doive être renouvelé comme indiqué dans ladite décision.

Article 9

1. La décision 2011/229/UE est abrogée avec effet au 1^{er} janvier 2015.
2. À l'annexe de la décision 2008/232/CE, les points 4.2.6.5, 4.2.7.6 et 7.3.2.15 sont supprimés avec effet au 1^{er} janvier 2015.
3. Les dispositions visées aux paragraphes 1 et 2 continuent toutefois de s'appliquer aux projets autorisés conformément aux STI annexées auxdites décisions et, sauf si le demandeur souhaite que le présent règlement s'applique, aux projets concernant des véhicules neufs et au renouvellement ou au réaménagement de véhicules existants qui se trouvent à un stade avancé de développement ou qui font l'objet d'un contrat en cours d'exécution à la date de publication du présent règlement, ou aux cas visés à l'article 8 du présent règlement.

Article 10

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

Il s'applique à partir du 1^{er} janvier 2015. Toutefois, une autorisation de mise en service peut être accordée en application de la STI figurant à l'annexe du présent règlement avant le 1^{er} janvier 2015.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres conformément aux traités.

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO