

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/429 DE LA COMMISSION****du 13 mars 2015****déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen <sup>(1)</sup>, et notamment son article 31, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Le livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» <sup>(2)</sup> indiquait que 10 % de la population européenne est exposée à des nuisances sonores importantes dues au transport ferroviaire, notamment de fret. Le bruit est une externalité localisée, qui touche les personnes vivant à proximité des lignes de chemin de fer. La réduction du bruit est moins coûteuse à la source de production du bruit. Le remplacement des semelles de frein en fonte par des semelles en matériau composite peut permettre des réductions de bruit pouvant atteindre 10 dB. Dès lors, il y a lieu d'encourager et de poursuivre la modernisation des wagons au moyen de la technologie de freinage à bas niveau de bruit disponible aux conditions économiques les plus avantageuses.
- (2) Le présent règlement vise à encourager la modernisation en permettant le remboursement des coûts liés à l'installation de semelles de frein en matériau composite.
- (3) L'article 31, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE confère à la Commission le pouvoir d'adopter des mesures d'exécution déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit, y compris en ce qui concerne leur durée d'application, et permettant que les redevances d'infrastructure soient différenciées pour tenir compte, le cas échéant, de la sensibilité de la zone touchée, eu égard notamment à la taille de la population concernée et à la composition des trains ayant une incidence sur le niveau des émissions sonores (les «redevances d'utilisation des voies modulées en fonction du bruit»).
- (4) Le présent règlement établit ces modalités et fournit un cadre juridique approprié sur la base duquel un système instituant les redevances d'utilisation des voies modulées en fonction du bruit (le «système») devrait être introduit et appliqué par les gestionnaires de l'infrastructure. Il convient que ce cadre juridique assure aux entreprises ferroviaires, aux détenteurs de wagons et aux autres parties prenantes une sécurité juridique et des mesures d'incitation en faveur de la modernisation des wagons. Par conséquent, les modalités prévues par le présent règlement portent sur la durée du système, sur le niveau des incitations et sur les mesures y afférentes.
- (5) Dans le but de fournir l'expertise et l'assistance nécessaires, la Commission a créé en 2011 un groupe de travail d'experts pour la modulation des redevances d'utilisation des voies en fonction du bruit. Ce groupe, constitué de représentants des États membres intéressés, des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des détenteurs de wagons et de la société civile, a apporté une contribution précieuse.
- (6) Les États membres devraient pouvoir décider si le gestionnaire de l'infrastructure doit modifier les redevances d'infrastructure, conformément au présent règlement, afin de tenir compte du coût des effets du bruit.
- (7) Il y a lieu de considérer comme «silencieux» les wagons conformes aux dispositions du règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission <sup>(3)</sup> relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — bruit» et ses modifications ultérieures (ci-après la «STI bruit») et de considérer comme «bruyants» les wagons qui ne sont pas conformes à la STI bruit. Si, lors du renouvellement ou du réaménagement d'un wagon, celui-ci est équipé de semelles de frein en matériau composite certifiées et si aucune source de bruit n'est ajoutée au wagon faisant l'objet de l'évaluation, il convient de considérer que les exigences de la STI bruit sont respectées.

<sup>(1)</sup> JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

<sup>(2)</sup> COM(2011) 144.

<sup>(3)</sup> Règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 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 (JO L 356 du 12.12.2014, p. 421).

- (8) En raison de leurs caractéristiques techniques, certains wagons ne peuvent pas être équipés de semelles de frein en matériau composite. Il convient que ces wagons n'entrent pas dans le champ d'application du présent règlement.
- (9) Afin de préserver la compétitivité du secteur ferroviaire, il convient que le système prenne la forme d'une réduction ou d'une prime minimale obligatoire accordée aux entreprises ferroviaires utilisant des wagons modernisés. Pour les mêmes raisons, il y a lieu de réduire au strict nécessaire les procédures administratives.
- (10) Afin de prendre en compte la sensibilité de la zone touchée par le bruit, notamment la taille de la population concernée, les gestionnaires de l'infrastructure devraient avoir la possibilité d'instaurer une redevance supplémentaire (constituant un malus) pour les entreprises ferroviaires utilisant des trains bruyants. Un malus ne peut être établi que si une prime, autrement dit un bonus, est également mise en place. Le niveau du malus peut varier d'une ligne et d'une section ferroviaire à l'autre, pour des raisons dûment justifiées, notamment en fonction de l'exposition au bruit de la population touchée. Afin de ne pas nuire à la compétitivité globale du secteur ferroviaire, il convient que le malus soit d'un montant limité et, en tout état de cause, non supérieur au bonus. Toutefois, si la perception de redevances correspondant au coût des effets du bruit s'applique au fret routier conformément au droit de l'Union, il y a lieu de ne pas mettre en œuvre cette limite.
- (11) Le résultat de la réduction du bruit par la modernisation des trains ne sera perceptible que lorsque la quasi-totalité des wagons seront silencieux. En outre, il y a lieu d'encourager à la fois une meilleure performance sonore au-delà du minimum requis et l'innovation dans le domaine de la réduction du bruit. Il est par conséquent souhaitable d'autoriser l'octroi de primes supplémentaires destinées aux trains «silencieux» et «très silencieux».
- (12) L'un des principaux objectifs du présent règlement étant d'octroyer des incitations financières en vue d'une modernisation rapide, la durée du système devrait, en ce qui concerne le bonus, être limitée dans le temps tout en étant d'une longueur permettant un soutien financier suffisant. C'est pourquoi le système devrait commencer à s'appliquer dès que possible et prendre fin en 2021. Toutefois, il y a lieu d'autoriser les États membres à décider si les gestionnaires de l'infrastructure doivent appliquer le système après la date de début proposée. Des dispositions transitoires devraient être prévues pour reconnaître et prendre en compte les effets des systèmes existant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement. L'application de ces systèmes ne devrait en aucun cas conduire à des discriminations entre entreprises ferroviaires.
- (13) Si l'état d'avancement de la modernisation ne donne pas satisfaction, il y a lieu d'autoriser les États membres à appliquer des malus après la date d'expiration du système, à la condition qu'une mesure similaire s'applique au secteur du fret routier. La conception de ce malus devrait être compatible avec les principes de l'internalisation des coûts externes du bruit pour tous les modes de transport de fret, en particulier le transport routier.
- (14) Étant donné que ce sont généralement les détenteurs de wagons qui sont en mesure de moderniser les wagons mais que ce sont les entreprises ferroviaires qui bénéficieraient de la prime, il convient que les incitations soient reversées à ceux qui supportent les coûts de la modernisation.
- (15) Diverses études ont évalué les coûts de la modernisation et des incitations nécessaires permettant d'opérer la modernisation, au regard d'autres possibilités de financement. Sur la base de l'étude à l'appui de l'analyse d'impact de la Commission, le niveau minimal harmonisé de la prime devrait être fixé à 0,0035 EUR par essieu-km. En couvrant 50 % des coûts pertinents, un tel montant de prime devrait encourager la modernisation d'un wagon parcourant 45 000 km par an pendant une période de 6 ans. Étant donné que les coûts d'exploitation d'un wagon équipé de semelles de frein en matériau composite sont plus élevés et qu'un wagon peut, dans la pratique, parcourir moins de 45 000 km par an, le montant de la prime devrait pouvoir être augmenté pour tenir compte de ces éléments.
- (16) En vue d'accélérer la modernisation et de réduire au minimum le risque de conséquences négatives éventuelles pour la compétitivité du secteur ferroviaire, les détenteurs de wagons et les entreprises ferroviaires devraient être incités à recourir aux possibilités de financement public européen en faveur de la transformation du matériel roulant prévues dans le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Dans ce même but, les États membres décidant que les gestionnaires de l'infrastructure doivent appliquer ce système devraient être encouragés à rendre disponibles les fonds nationaux pertinents.
- (17) Afin de garantir des conditions non discriminatoires pour toutes les entreprises ferroviaires et empêcher le paiement de primes pour l'utilisation de wagons qui ne devraient pas en bénéficier, il convient que les gestionnaires de l'infrastructure reçoivent des données relatives aux caractéristiques sonores des wagons. Afin de réduire la charge administrative, il y a lieu d'utiliser à cette fin les registres et autres outils existants, lorsqu'ils sont disponibles.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

- (18) Il convient que les gestionnaires de l'infrastructure qui appliquent le système coopèrent en vue de simplifier et d'harmoniser les procédures liées à la gestion du système, en vue de réduire les charges administratives et financières supportées par les entreprises ferroviaires.
- (19) Il convient que le présent règlement soit sans préjudice des dispositions de la directive 2012/34/UE en ce qui concerne le financement de l'infrastructure, l'équilibre des revenus et des dépenses du gestionnaire de l'infrastructure et l'accès équitable, non discriminatoire et transparent à l'infrastructure.
- (20) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 62, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

#### **Champs d'application**

1. Le présent règlement établit les modalités à suivre par le gestionnaire de l'infrastructure pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit dû au matériel roulant de fret.

Il s'applique lorsqu'un État membre, au sein du cadre de tarification prévu à l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, a décidé de modifier les redevances d'utilisation de l'infrastructure en vertu de l'article 31, paragraphe 5, premier alinéa, de ladite directive.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux wagons qui remplissent l'une des conditions suivantes:

- a) les wagons qui bénéficient d'une dérogation à la STI bruit au titre de l'article 9 de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>;
- b) les wagons pour lesquels il n'existe aucune semelle de frein en matériau composite conforme à la STI bruit permettant de les moderniser sans modifier le système de freinage ou sans procéder à des essais spécifiques;
- c) les wagons provenant de pays tiers et circulant sur un réseau ferroviaire d'un écartement de voie de 1 520 ou 1 524 mm qui font l'objet d'un cas particulier de la STI bruit ou qui sont exclus de son champ d'application.

3. Le bonus et le malus résultant de la modulation des redevances d'utilisation des voies garantissent un accès transparent et non discriminatoire à l'infrastructure.

4. La modulation des redevances d'utilisation des voies prévue par le présent règlement est sans préjudice de l'application des règles relatives aux aides d'État.

#### *Article 2*

#### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «système», les dispositions établissant les redevances d'utilisation des voies modulées en fonction du bruit qui doivent être adoptées et appliquées par les gestionnaires de l'infrastructure;
2. «wagons modernisés», les wagons existants équipés de semelles de frein en matériau composite conformément aux dispositions de la STI bruit;
3. «wagons silencieux», les wagons existants ou nouveaux qui respectent les limites de bruit définies par la STI bruit;
4. «wagons bruyants», les wagons qui ne respectent pas les limites de bruit définies par la STI bruit;
5. «train bruyant», un train composé à plus de 10 % de wagons bruyants;
6. «train silencieux», un train composé à au moins 90 % de wagons silencieux;

<sup>(1)</sup> Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

7. «locomotives et wagons très silencieux», des wagons et des locomotives dont les émissions sonores sont inférieures d'au moins 3 dB aux limites pertinentes établies par la STI bruit;
8. «prime pour les wagons modernisés», une réduction obligatoire des redevances d'infrastructure pour les entreprises ferroviaires utilisant des wagons modernisés;
9. «prime "train"», un système facultatif de réduction destiné aux entreprises ferroviaires pour chaque «train silencieux»;
10. «prime pour les locomotives ou les wagons très silencieux», une réduction facultative destinée aux entreprises ferroviaires pour chaque locomotive ou wagon très silencieux;
11. «malus», une redevance supplémentaire facultative s'ajoutant aux redevances d'infrastructure payée par les entreprises ferroviaires pour chaque train bruyant.

#### Article 3

#### **Système**

1. Sur la base des modalités établies par le présent règlement, le gestionnaire de l'infrastructure adopte un système qui module les redevances d'infrastructure en fonction du niveau des émissions sonores produites et qui s'applique à toutes les entreprises ferroviaires concernées. L'application de ce système n'entraîne pas de distorsion indue de la concurrence entre entreprises ferroviaires et ne nuit pas à la compétitivité globale du secteur du fret ferroviaire.
2. Le système s'applique jusqu'au 31 décembre 2021.

#### Article 4

#### **Prime pour les wagons modernisés**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure instaurent une prime destinée aux entreprises ferroviaires utilisant des wagons modernisés. Le niveau de la prime est identique sur l'ensemble du réseau du gestionnaire de l'infrastructure et s'applique à tous les wagons modernisés.
2. La base de calcul du niveau de la prime est le nombre d'essieux par wagon et le nombre de kilomètres parcourus durant une période définie par le gestionnaire de l'infrastructure.
3. Le niveau minimal de la prime est fixé à 0,0035 EUR par essieu-km.
4. Pour déterminer le niveau de la prime, le gestionnaire de l'infrastructure peut tenir compte de l'inflation, du kilométrage parcouru par les wagons et des coûts de fonctionnement liés à l'utilisation des wagons modernisés.
5. Le niveau de la prime calculé conformément au paragraphe 3 et, s'il y a lieu, au paragraphe 4, est fixé pour un an au moins.
6. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent décider de supprimer la prime ou de lui retrancher la valeur des coûts de la modernisation des wagons ayant déjà fait l'objet de primes aux fins du remboursement des coûts de la modernisation.

#### Article 5

#### **Prime «train»**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent instaurer une prime destinée aux entreprises ferroviaires utilisant des trains silencieux.
2. La prime «train» s'applique à tous les trains silencieux.
3. Le montant de la prime destinée aux trains silencieux correspond au maximum à 50 % de la valeur totale des primes applicables aux wagons modernisés composant ce train et calculée conformément à l'article 4.
4. La prime destinée aux trains silencieux s'ajoute aux primes visées aux articles 4 et 6.

*Article 6***Prime destinée aux locomotives et aux wagons très silencieux**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent instaurer une prime destinée aux entreprises ferroviaires utilisant des locomotives et des wagons très silencieux.
2. La prime visée au paragraphe 1 s'applique à chaque locomotive ou wagon très silencieux.
3. Le montant de la prime pour chaque locomotive ou wagon très silencieux est proportionnel à la réduction des niveaux d'émissions sonores en deçà de ces limites et correspond au maximum à 50 % de la valeur de la prime applicable aux wagons modernisés calculée conformément à l'article 4.
4. La prime destinée aux locomotives et aux wagons très silencieux s'ajoute aux primes visées aux articles 4 et 5.

*Article 7***Malus**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent instaurer un malus destiné aux entreprises ferroviaires utilisant des trains bruyants.
2. Le malus s'applique à tous les trains bruyants.
3. La somme totale des malus payés sur la durée du système ne dépasse pas la somme des primes visées aux articles 4, 5 et 6.
4. Les gestionnaires de l'infrastructure sont autorisés à ne pas appliquer le paragraphe 3 si, dans l'État membre concerné, la perception de redevances correspondant au coût des effets du bruit s'applique au fret routier conformément au droit de l'Union.
5. Par dérogation à l'article 3, les États membres peuvent décider de continuer à appliquer ou d'instaurer un malus après l'expiration du système, à condition qu'une mesure comparable s'applique au secteur du fret routier conformément au droit de l'Union.
6. Lorsqu'il décide d'instaurer un malus et en fixe le niveau, le gestionnaire de l'infrastructure peut tenir compte, selon le cas et après consultation des parties prenantes, de la sensibilité de la zone touchée par le trafic de fret ferroviaire, notamment de la taille de la population concernée et de son exposition au bruit ferroviaire le long de la ligne de chemin de fer.

*Article 8***Dispositions administratives**

1. Les gestionnaires de l'infrastructure sont responsables de la gestion du système, notamment de la tenue de la comptabilité des flux financiers avec les entreprises ferroviaires. Sur demande des autorités nationales compétentes, ils mettent à la disposition de celles-ci les données relatives à ces flux financiers durant la période d'application du système et au cours des dix ans suivant l'expiration du système.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure utilise des registres existants et d'autres outils disponibles afin de recueillir des données attestant le statut des wagons ou des locomotives (selon le cas, modernisés, silencieux, très silencieux ou bruyants).
3. Si les données visées au paragraphe 2 ne peuvent être collectées à partir de registres ou d'outils, le gestionnaire de l'infrastructure demande aux entreprises ferroviaires de prouver le statut des wagons et des locomotives qu'elles envisagent d'utiliser.

Dans le cas des wagons modernisés, l'entreprise ferroviaire fournit des éléments techniques ou financiers démontrant que la modernisation a été effectuée.

Dans le cas des wagons silencieux, l'entreprise ferroviaire délivre une autorisation de mise en service ou tout élément de preuve équivalent.

Dans le cas des locomotives et des wagons très silencieux, l'entreprise ferroviaire fournit des éléments prouvant la diminution du niveau des émissions sonores, y compris, si nécessaire, les informations concernant les modifications supplémentaires effectuées afin de réduire le bruit.

4. Les dispositions administratives mises en place au niveau national pour gérer les systèmes existants peuvent continuer à s'appliquer pour autant qu'elles soient conformes au présent règlement.
5. Les coûts administratifs du système ne sont pas pris en considération dans la détermination du niveau de la prime et du malus.
6. Les gestionnaires de l'infrastructure des États membres appliquant le système coopèrent, en particulier en ce qui concerne la simplification et l'harmonisation des procédures administratives relatives à l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit dû au matériel roulant de fret prévue par le présent règlement, y compris en ce qui concerne la forme des éléments de preuve visés au paragraphe 3.

#### Article 9

##### Notification

1. Les systèmes sont notifiés à la Commission avant qu'ils ne deviennent applicables.
2. Au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2016, et, par la suite, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai de chaque année, les États membres présentent à la Commission un rapport sur l'année civile précédente contenant au moins les données suivantes:
  - a) le nombre de wagons concernés par la prime visée à l'article 4;
  - b) s'il y a lieu, le nombre de locomotives et de wagons concernés par la prime visée à l'article 6;
  - c) s'il y a lieu, le nombre de trains concernés par la prime visée à l'article 5;
  - d) s'il y a lieu, le nombre de trains concernés par le malus;
  - e) le kilométrage parcouru par les wagons modernisés dans l'État membre concerné;
  - f) une estimation du kilométrage parcouru par les trains silencieux et bruyants dans l'État membre concerné.
3. À la demande de la Commission, des données supplémentaires sont fournies lorsqu'elles sont disponibles. Ces données peuvent inclure:
  - a) le montant total des primes accordées aux wagons modernisés, aux trains silencieux et aux locomotives et wagons très silencieux;
  - b) le montant total des malus perçus;
  - c) le montant moyen des primes et des malus par essieu-km.

#### Article 10

##### Réexamen

1. Au plus tard le 31 décembre 2018, la Commission évalue la mise en œuvre des systèmes, notamment en ce qui concerne l'état d'avancement de la modernisation des wagons et le solde des primes déduites et des malus payés. En outre, la Commission évalue les effets des systèmes mis en place conformément au présent règlement sur la compétitivité globale du secteur du fret ferroviaire ainsi que sur la transmission, des entreprises ferroviaires vers les détenteurs de wagons, des incitations du système.
2. Compte tenu des résultats de l'évaluation, la Commission peut, si nécessaire, modifier le présent règlement, notamment en ce qui concerne le niveau minimal de la prime.

#### Article 11

##### Systèmes existants

1. Les systèmes existant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, ainsi que les contrats fondés sur ceux-ci, peuvent continuer de s'appliquer jusqu'au 10 décembre 2016 au plus tard. Le système prévu par le présent règlement ne peut s'appliquer qu'après que les systèmes existants ont pris fin. Il n'est pas requis de mettre un terme aux systèmes existants si le gestionnaire de l'infrastructure a assuré la mise en conformité avec le présent règlement du système existant et des contrats basés sur celui-ci avant le 11 décembre 2016.

2. Les gestionnaires de l'infrastructure des États membres dans lesquels les systèmes visés au paragraphe 1 étaient en place peuvent décider de ne pas appliquer l'article 3, paragraphe 2, si la durée totale des systèmes en question est de 6 ans au moins.

*Article 12*

**Entrée en vigueur**

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 compter du 16 juin 2015.

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

Fait à Bruxelles, le 13 mars 2015.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---