

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/429 DELLA COMMISSIONE**del 13 marzo 2015****recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 31, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Il Libro bianco dal titolo «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» ⁽²⁾ ha indicato che il 10 % della popolazione europea è esposto a un significativo inquinamento acustico dovuto al traffico ferroviario, in particolare quello merci. Il rumore è un effetto esterno localizzato con un impatto sulle persone che vivono in prossimità delle linee ferroviarie. La riduzione del rumore presenta il miglior rapporto costi-benefici quando è realizzata alla fonte, ovvero laddove il rumore è prodotto. La sostituzione dei freni a ceppi in ghisa con freni a ceppi costituiti da materiali compositi può consentire riduzioni del rumore fino a 10 dB. Per questo motivo è opportuno incoraggiare e favorire l'ammodernamento dei carri ferroviari con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità più vantaggioso economicamente disponibile.
- (2) Il presente regolamento mira a incentivare tale ammodernamento consentendo il rimborso dei costi sostenuti per l'installazione di freni a ceppi costituiti da materiali compositi.
- (3) L'articolo 31, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE autorizza la Commissione ad adottare misure di esecuzione che stabiliscono le modalità dettagliate da seguire per l'applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici, inclusa la durata dell'applicazione, e che permettono la differenziazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura in funzione, se del caso, della sensibilità della zona esposta, in particolare in termini di entità della popolazione interessata e composizione del treno, che abbia un impatto sul livello delle emissioni sonore (canoni differenziati per l'accesso alle linee ferroviarie sulla base del rumore prodotto).
- (4) Il presente regolamento stabilisce tali modalità e definisce un quadro normativo adeguato per consentire l'introduzione, e l'applicazione da parte dei gestori dell'infrastruttura, di un regime sui canoni differenziati per l'accesso alle linee ferroviarie sulla base del rumore prodotto («il regime»). Il quadro normativo in parola dovrebbe garantire alle imprese ferroviarie, ai titolari dei carri e ad altri soggetti interessati la certezza del diritto e gli incentivi per procedere all'ammodernamento dei loro carri. Pertanto, le modalità definite dal presente regolamento riguardano la durata del regime, il livello degli incentivi e le disposizioni correlate.
- (5) Al fine di mettere a disposizione le competenze e l'assistenza necessarie, la Commissione ha istituito nel 2011 un gruppo di esperti sui canoni differenziati, composto da rappresentanti degli Stati membri interessati, gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, titolari di carri, rappresentanti della società civile, che ha saputo fornire valide indicazioni.
- (6) Gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere se un gestore dell'infrastruttura possa modificare i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, in conformità al presente regolamento, per tenere conto del costo degli effetti del rumore.
- (7) I carri conformi al regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione ⁽³⁾ relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — rumore» e successive modifiche («STI Rumore») dovrebbero essere considerati a «bassa rumorosità». I carri non conformi alla STI Rumore dovrebbero essere considerati a «rumorosità elevata». Se in fase di rinnovamento o ristrutturazione di un carro, quest'ultimo viene equipaggiato con freni a ceppi certificati costituiti da materiali compositi e non sono aggiunte al carro in questione fonti di emissione sonora, si presume che i requisiti della STI Rumore siano soddisfatti.

⁽¹⁾ GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32.

⁽²⁾ COM(2011) 144 definitivo

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — rumore», che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE (GUL 356 del 12.12.2014, pag. 421).

- (8) Vi sono carri che, a causa delle loro caratteristiche tecniche, non possono essere ammodernati con freni a ceppi costituiti da materiali compositi. Tali carri dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento.
- (9) Al fine di preservare la competitività del settore ferroviario, il regime dovrebbe essere strutturato in forma di programma di sconti minimi obbligatori o di bonus a favore delle imprese ferroviarie che utilizzano carri ammodernati. Per lo stesso motivo le procedure amministrative dovrebbero essere limitate allo stretto necessario.
- (10) Allo scopo di tenere conto della sensibilità della zona interessata dal rumore, soprattutto in considerazione dell'entità della popolazione residente, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero avere la possibilità di applicare un sovrapprezzo (una sorta di malus) alle imprese ferroviarie che utilizzano treni a rumorosità elevata. Tale malus può essere applicato esclusivamente nelle situazioni in cui è previsto anche un bonus. Il livello del malus può variare a seconda delle differenti linee e tratte ferroviarie e per motivi debitamente giustificati, in funzione soprattutto dell'esposizione al rumore della popolazione interessata. Allo scopo di non incidere negativamente sulla competitività generale del settore ferroviario, il valore del malus dovrebbe essere limitato e, in ogni caso, non superiore a quello del bonus. Tuttavia, se l'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici è applicata al trasporto di merci su strada in conformità al diritto dell'Unione, tale limite non dovrebbe essere applicato.
- (11) I risultati di un'effettiva riduzione del rumore dovuta all'ammodernamento dei carri sono percepibili soltanto quando quasi tutti i carri di un treno sono del tipo a bassa rumorosità. Inoltre, è opportuno promuovere una riduzione delle emissioni acustiche superiore alla soglia minima e all'innovazione richieste in tale ambito. Pertanto, è opportuno consentire l'introduzione di ulteriori bonus per i treni a bassa rumorosità e il materiale rotabile «a rumorosità molto bassa».
- (12) Poiché uno degli obiettivi primari del regolamento è fornire incentivi per un rapido ammodernamento, la durata del regime in relazione al bonus dovrebbe essere limitata e, al contempo, sufficientemente lunga per fornire un adeguato sostegno finanziario. Il regime, pertanto, dovrebbe essere applicato quanto prima possibile e avere termine nel 2021. Tuttavia, è opportuno che gli Stati membri possano decidere se consentire ai gestori dell'infrastruttura di applicare il regime dopo la data proposta per il suo avviamento. È opportuno riconoscere e tenere conto degli effetti dei regimi in essere alla data di entrata in vigore del presente regolamento, prevedendo l'adozione di opportune disposizioni transitorie. L'applicazione dei regimi di cui trattasi non dovrebbe comportare in alcun modo discriminazioni tra le imprese ferroviarie.
- (13) In caso di ammodernamento insoddisfacente, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare il malus dopo la scadenza del regime, a condizione che una misura analoga sia applicata al settore del trasporto di merci su strada. Le caratteristiche del malus dovrebbero essere coerenti con i principi dell'internalizzazione dei costi esterni dell'inquinamento acustico per tutti i modi del trasporto di merci, e in particolare di quello su strada.
- (14) Poiché sarebbero in genere i titolari dei carri a procedere all'ammodernamento degli stessi, mentre il bonus verrebbe corrisposto alle imprese ferroviarie, è opportuno che gli incentivi siano fatti pervenire a chi sostiene i costi dell'ammodernamento.
- (15) Diversi studi hanno operato una stima dei costi dell'ammodernamento e degli incentivi necessari a tale scopo in combinazione con altre possibilità di finanziamento. Sulla base dello studio a sostegno della valutazione d'impatto della Commissione, il livello minimo armonizzato del bonus dovrebbe essere fissato a 0,0035 EUR per asse/km, un importo che dovrebbe incentivare l'ammodernamento di un carro che percorra 45 000 chilometri all'anno per un periodo di sei anni, garantendo la copertura del 50 % dei relativi costi. Poiché si ritiene che l'esercizio di carri con freni a ceppi costituiti da materiali compositi comporti costi operativi più elevati, e poiché nella pratica un carro può percorrere meno di 45 000 chilometri l'anno, l'importo del bonus potrebbe essere aumentato per tenere conto di tali aspetti.
- (16) Al fine di velocizzare l'ammodernamento dei carri e di ridurre al minimo le possibili conseguenze negative per la competitività del settore ferroviario, i titolari di carri e le imprese ferroviarie dovrebbero essere incoraggiati ad avvalersi delle possibilità di finanziamento dell'ammodernamento offerte dai fondi pubblici europei, come previsto dal regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa. Per lo stesso motivo, gli Stati membri che decidono che i gestori dell'infrastruttura debbano applicare il regime dovrebbero essere incoraggiati a mettere a disposizione fondi nazionali a tal fine.
- (17) Al fine di assicurare condizioni non discriminatorie a tutte le imprese ferroviarie, ed evitare l'erogazione del bonus per carri che non sono ammessi a beneficiarne, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero ricevere informazioni concernenti le caratteristiche sonore dei carri. Allo scopo di ridurre gli oneri amministrativi è opportuno che a tal fine siano utilizzati i registri esistenti e altri strumenti eventualmente disponibili.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GUL 348 del 20.12.2013, pag. 129).

- (18) I gestori dell'infrastruttura che applicano il regime dovrebbero cooperare al fine di semplificare e armonizzare le procedure relative all'esercizio del regime per ridurre gli oneri amministrativi e finanziari a carico delle imprese ferroviarie.
- (19) Il presente regolamento lascia impregiudicate le disposizioni della direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda il finanziamento dell'infrastruttura, l'equilibrio tra spese e entrate del gestore dell'infrastruttura e l'accesso equo, non discriminatorio e trasparente all'infrastruttura.
- (20) Le misure stabilite nel presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 62, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le modalità dettagliate che i gestori dell'infrastruttura devono seguire per l'applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici dovuti al materiale rotabile adibito al trasporto di merci.

Esso si applica dal momento in cui uno Stato membro, nell'ambito del quadro per la fissazione dei canoni di cui all'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, decida di introdurre modifiche dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura in conformità all'articolo 31, paragrafo 5, primo comma, di questa direttiva.

2. Il presente regolamento non si applica ai carri che rispettano una delle seguenti condizioni:

- a) carri per i quali è stata concessa una deroga dalla STI Rumore a norma dell'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾;
- b) carri per i quali non sono disponibili freni a ceppi costituiti da materiali compositi conformi alla STI Rumore che possano essere montati direttamente sul carro senza apportare ulteriori modifiche al sistema di frenatura o effettuare prove ad hoc;
- c) carri provenienti da paesi terzi impiegati su una rete con scartamento da 1 520 o 1 524 millimetri e che sono considerati casi specifici nella STI Rumore o ne sono esclusi dal campo di applicazione.

3. Il bonus e il malus derivanti dalla differenziazione dei canoni per l'accesso alle linee ferroviarie deve garantire un accesso trasparente e non discriminatorio all'infrastruttura.

4. La differenziazione dei canoni per l'accesso alle linee ferroviarie sulla base del presente regolamento lascia impregiudicata l'applicazione della normativa sugli aiuti di Stato.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «regime», disposizioni che stabiliscono canoni differenziati per l'accesso alle linee ferroviarie sulla base del rumore prodotto che devono essere adottati e applicati dai gestori dell'infrastruttura;
- 2) «carri ammodernati», carri esistenti ammodernati con freni a ceppi costituiti da materiali compositi conformi ai requisiti della STI Rumore;
- 3) «carri a bassa rumorosità», carri nuovi o esistenti che rispettano i pertinenti valori limite di rumorosità stabiliti dalla STI Rumore;
- 4) «carri a rumorosità elevata», carri che non rispettano i pertinenti valori limite di rumorosità stabiliti dalla STI Rumore;
- 5) «treno a rumorosità elevata», un treno composto per più del 10 % da carri a rumorosità elevata;
- 6) «treno a bassa rumorosità», un treno composto per almeno il 90 % da carri a bassa rumorosità;

⁽¹⁾ Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GUL 191 del 18.7.2008, pag. 1).

- 7) «carri o locomotive a rumorosità molto bassa», carri o locomotive con emissioni sonore inferiori di almeno 3 dB ai pertinenti valori stabiliti dalla STI Rumore;
- 8) «bonus per carri ammodernati», una riduzione obbligatoria dei canoni per l'accesso all'infrastruttura per imprese ferroviarie che utilizzano carri ammodernati;
- 9) «bonus per i treni», una riduzione facoltativa praticata alle imprese ferroviarie per ciascun «treno a bassa rumorosità»;
- 10) «bonus per carri o locomotive a rumorosità molto bassa», una riduzione facoltativa praticata alle imprese ferroviarie per ciascun carro o locomotiva a rumorosità molto bassa;
- 11) «malus», un aumento facoltativo dei canoni per l'accesso all'infrastruttura corrisposti dalle imprese ferroviarie per ciascun treno a rumorosità elevata;

Articolo 3

Regime

1. Sulla base delle modalità stabilite dal presente regolamento il gestore dell'infrastruttura adotta, e applica a tutte le imprese ferroviarie interessate, un regime che differenzia i canoni di accesso all'infrastruttura sulla base del livello di rumore prodotto. L'applicazione del regime non deve provocare indebite distorsioni della concorrenza tra imprese ferroviarie o incidere negativamente sulla competitività globale del settore del trasporto ferroviario di merci.
2. Il regime si applica fino al 31 dicembre 2021.

Articolo 4

Bonus per i carri ammodernati

1. I gestori dell'infrastruttura introducono un bonus per le imprese ferroviarie che utilizzano carri ammodernati. Il livello del bonus è identico su tutta la rete del gestore dell'infrastruttura e si applica a ciascun carro ammodernato.
2. La base di calcolo del livello del bonus è data dal numero di assi di un carro e dai chilometri percorsi in un lasso di tempo stabilito dal gestore dell'infrastruttura.
3. Il livello minimo del bonus è fissato a 0,0035 EUR per asse/km.
4. Nel fissare il livello del bonus il gestore dell'infrastruttura può tenere conto dell'inflazione, dei chilometri percorsi dai carri e dei costi operativi connessi con l'utilizzo di carri ammodernati.
5. Il livello del bonus calcolato in conformità al paragrafo 3 e, se del caso, al paragrafo 4, è fissato per una durata di almeno un anno.
6. I gestori dell'infrastruttura possono decidere di cancellare o ridurre il livello del bonus di un valore pari a quello dei costi sostenuti per l'ammodernamento dei vagoni per i quali era già stato erogato il pagamento di un bonus finalizzato al rimborso di detti costi.

Articolo 5

Bonus per i treni

1. I gestori dell'infrastruttura introducono un bonus per le imprese ferroviarie che utilizzano treni a bassa rumorosità.
2. Tale bonus è applicabile a tutti i treni a bassa rumorosità.
3. L'importo del bonus per i treni a bassa rumorosità è pari a un massimo del 50 % del valore totale dei bonus applicabili ai vagoni ammodernati che compongono tale treno ed è calcolato in conformità all'articolo 4.
4. Il bonus per i treni a bassa rumorosità si aggiunge ai bonus di cui agli articoli 4 e 6.

*Articolo 6***Bonus per carri o locomotive a rumorosità molto bassa**

1. I gestori dell'infrastruttura introducono un bonus per le imprese ferroviarie che utilizzano carri o locomotive a rumorosità molto bassa.
2. Il bonus di cui al paragrafo 1 si applica a ciascun carro o locomotiva a rumorosità molto bassa.
3. L'importo del bonus per ciascun carro o locomotiva corrisponde in modo proporzionale alla riduzione dei livelli sonori al di sotto di tali valori limite ed è pari a un massimo del 50 % del valore del bonus applicabile ai vagoni ammodernati calcolato in conformità all'articolo 4.
4. Il bonus per carri o locomotive a rumorosità molto bassa si aggiunge ai bonus di cui agli articoli 4 e 5.

*Articolo 7***Malus**

1. I gestori dell'infrastruttura possono introdurre un malus per le imprese ferroviarie che utilizzano treni a rumorosità elevata.
2. Tale malus è applicabile a tutti i treni a rumorosità elevata.
3. La somma totale dei malus versati durante la durata del regime non può essere superiore alla somma dei bonus di cui agli articoli 4, 5 e 6.
4. Ai gestori dell'infrastruttura è consentito di non applicare il paragrafo 3 qualora un'analogha imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici sia applicata al trasporto di merci su strada in conformità al diritto dell'Unione nello Stato membro interessato.
5. In deroga all'articolo 3 gli Stati membri possono decidere di continuare ad applicare o di introdurre un malus dopo la scadenza del regime a condizione che una misura analoga sia applicata al settore del trasporto di merci su strada in conformità al diritto dell'Unione.
6. Il gestore dell'infrastruttura, allorché decide di introdurre il malus e di fissarne il livello, può tenere conto, se del caso e previa consultazione dei soggetti interessati, della sensibilità della zona interessata dal traffico ferroviario di merci e, in particolare, dell'entità della popolazione interessata e della sua esposizione al rumore lungo la linea ferroviaria.

*Articolo 8***Disposizioni amministrative**

1. I gestori dell'infrastruttura sono responsabili della gestione del regime e della tenuta della contabilità dei flussi finanziari di concerto con le imprese ferroviarie. Su richiesta delle autorità competenti nazionali i gestori dell'infrastruttura comunicano i dati relativi a tali flussi finanziari durante il periodo di applicazione del regime e per dieci anni dopo il termine dello stesso.
2. Il gestore dell'infrastruttura utilizza i registri esistenti e altri strumenti disponibili per raccogliere i dati sulla situazione di carri e locomotive (a seconda dei casi, ammodernati, a bassa o elevata rumorosità, a rumorosità molto bassa).
3. Se non è possibile raccogliere i dati di cui al paragrafo 2 utilizzando i registri o altri strumenti, il gestore dell'infrastruttura chiede all'impresa ferroviaria di dimostrare la situazione dei carri e delle locomotive che intende utilizzare.

Nel caso di carri ammodernati l'impresa ferroviaria deve dimostrare, sulla scorta di dati tecnici o finanziari, che tale ammodernamento ha avuto effettivamente luogo.

Nel caso dei carri a bassa rumorosità l'impresa ferroviaria è tenuta a produrre un'autorizzazione di messa in servizio o certificazione equivalente.

Nel caso di carri e locomotive a rumorosità molto bassa l'impresa ferroviaria è tenuta a fornire prove della riduzione dei livelli sonori, presentando se del caso informazioni dettagliate sugli interventi che hanno permesso di ridurre ulteriormente i livelli sonori.

4. Le misure amministrative adottate a livello nazionale per la gestione dei regimi esistenti possono continuare ad essere applicate purché siano conformi al presente regolamento.
5. Dei costi amministrativi del regime non si tiene conto ai fini della determinazione del livello del bonus e del malus.
6. I gestori dell'infrastruttura degli Stati membri che applicano il regime cooperano tra loro, in particolare per quanto riguarda la semplificazione e l'armonizzazione delle procedure amministrative finalizzate all'applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici dovuti al trasporto di merci su rotaia, come stabilito dal presente regolamento, e anche per quanto riguarda la certificazione di cui al paragrafo 3.

Articolo 9

Notifica

1. I regimi devono essere notificati alla Commissione prima della loro applicazione.
2. Entro il 1° maggio 2016 e, successivamente, entro il 1° maggio di ogni anno, gli Stati membri comunicano alla Commissione almeno i seguenti dati relativi al precedente anno civile:
 - a) il numero di carri che hanno beneficiato del bonus di cui all'articolo 4;
 - b) se del caso, il numero di carri e locomotive che hanno beneficiato del bonus di cui all'articolo 6;
 - c) se del caso, il numero di treni che hanno beneficiato del bonus di cui all'articolo 5;
 - d) se del caso, il numero di treni ai quali è stato applicato il malus;
 - e) i chilometri percorsi dai carri ammodernati nello Stato membro interessato;
 - f) il numero stimato di chilometri percorsi da treni a bassa ed elevata rumorosità nello Stato membro interessato.
3. Su richiesta della Commissione devono essere forniti dati supplementari, se disponibili. Tra questi possono figurare:
 - a) l'importo totale dei bonus concessi per carri ammodernati, treni a bassa rumorosità e carri e locomotive a rumorosità molto bassa;
 - b) l'importo totale dei malus raccolti;
 - c) importo medio di bonus e malus per asse/km.

Articolo 10

Riesame

1. Entro il 31 dicembre 2018 la Commissione effettua una valutazione dell'applicazione del regime, in particolare per quanto riguarda i progressi nell'ammodernamento dei vagoni e il saldo tra bonus dedotti e malus già versati. La Commissione valuta inoltre l'impatto dei regimi applicati in conformità al presente regolamento sulla competitività generale del settore del trasporto di merci su rotaia e sul trasferimento, da parte delle imprese ferroviarie ai titolari di carri, degli incentivi generati dal regime.
2. Sulla base dei risultati della valutazione la Commissione può, se necessario, modificare il presente regolamento, in particolare per quanto attiene ai livelli minimi del bonus.

Articolo 11

Regimi esistenti

1. I regimi in essere alla data di entrata in vigore del presente regolamento, compresi i contratti basati su tali regimi, possono continuare ad essere applicati fino al 10 dicembre 2016. Il regime di cui al presente regolamento può essere applicato soltanto dopo la scadenza dei regimi in essere. Qualora il gestore dell'infrastruttura abbia conformato i regimi e contratti in essere al presente regolamento entro l'11 dicembre 2016, tali contratti e regimi potranno continuare ad essere applicati.

2. I gestori dell'infrastruttura degli Stati membri in cui erano in vigore i regimi di cui al paragrafo 1 possono decidere di non applicare l'articolo 3, paragrafo 2, purché la durata totale dei loro regimi non sia superiore a sei anni.

Articolo 12

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 16 giugno 2015.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 13 marzo 2015

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER
