

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2015/429**av den 13 mars 2015****om fastställande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde ⁽¹⁾, särskilt artikel 31.5, och

av följande skäl:

- (1) I vitboken "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" ⁽²⁾, fastställs det att 10 % av EU:s befolkning utsätts för betydande buller från järnvägstrafik, särskilt godstrafik. Buller är en lokal yttre faktor, som påverkar människor som bor nära järnvägslinjer. Minskning vid källan, där buller alstras, är mest kostnadseffektivt. Ersättning av bromsblock av gjutjärn med bromsblock av kompositmaterial kan ge bullerminskningar på upp till 10 dB. Stöd för modifiering av vagnar med den mest ekonomiskt livskraftiga bromsteknik med låg bullernivå som är tillgänglig bör uppmuntras och fullföljas.
- (2) Den här förordningen syftar till att skapa incitament för eftermontering av relevanta kostnader kopplade till installation av kompositbromsblock.
- (3) I artikel 31.5 i direktiv 2012/34/EU bemyndigas kommissionen att anta genomförandeåtgärder med angivande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter inbegripet den tidsperiod under vilken den ska gälla, och som möjliggör differentiering av infrastrukturavgifterna för att vid behov beakta känsligheten i det påverkade området, särskilt när det gäller storleken på den påverkade befolkningen samt den tågsammansättning som har konsekvenser på bullernivån ("bullerdifferentierade avgifter för tillträde till järnvägsspår").
- (4) I denna förordning fastställs sådana bestämmelser och ger en lämplig rättslig ram på grundval av vilken ett system om bullerdifferentierade avgifter för tillträde till järnvägsspår (nedan kallat *systemet*) bör införas och tillämpas av infrastrukturförvaltarna. Denna rättsliga ram bör garantera att järnvägsföretag, fordonsinnehavare och andra berörda parter har en rättslig säkerhet och incitament att modifiera sina vagnar. Därför täcker bestämmelserna i denna förordning hela systemets varaktighet, nivån på incitament och de tillhörande arrangemangen.
- (5) För att tillhandahålla nödvändig sakkunskap och stöd inrättade kommissionen 2011 en expertarbetsgrupp avseende bullerdifferentierade avgifter för tillträde till järnvägsspår. Gruppen bestod av företrädare för intresserade medlemsstater, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, fordonsinnehavare och det civila samhället, och gav värdefulla underlag.
- (6) Medlemsstaterna bör ha rätt att själva besluta huruvida infrastrukturförvaltaren bör ändra infrastrukturavgifterna i enlighet med denna förordning för att ta hänsyn till kostnaden för bullereffekter.
- (7) Godsvagnar som överensstämmer med kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 ⁽³⁾ om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – buller" och dess senare ändringar (TSD Buller), bör betraktas som "tysta". Godsvagnar som inte överensstämmer med TSD Buller bör betraktas som "bullriga". Om en godsvagn vid modernisering eller ombyggnad utrustas med certifierade kompositbromsblock och inga nya bullerkällor monteras på godsvagnen under bedömning, ska det förutsättas att kraven i TSD Buller är uppfyllda.

⁽¹⁾ EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ KOM(2011) 144.

⁽³⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 av den 26 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – buller", om ändring av beslut 2008/232/EG och om upphävande av beslut 2011/229/EU (EUT L 356, 12.12.2014, s. 421).

- (8) Det finns godsvagnar som inte kan eftermonteras med bromsblock av kompositmaterial på grund av deras tekniska egenskaper. Dessa godsvagnar bör inte omfattas av denna förordning.
- (9) För att bevara konkurrenskraften hos järnvägssektorn, bör systemet ta formen av en minsta obligatorisk rabatt eller bonus för järnvägsföretag som använder eftermonterade godsvagnar. För samma ändamål bör administrativa förfaranden begränsas till det nödvändiga minimums.
- (10) För att ta hänsyn till känsligheten i det område som påverkas av bullret, särskilt när det gäller storleken på den påverkade befolkningen, bör infrastrukturförvaltare ha möjlighet att införa en tilläggsavgift (som utgör en *malus*) för järnvägsföretag som använder bullersamma tåg. *Malus* kan endast införas om bonus införs också. Nivån på *malus* kan variera på olika järnvägslinjer och -sektioner av vederbörligen motiverade skäl, i synnerhet den drabbade befolkningens bullerexponering. För att inte påverka järnvägssektorns totala konkurrenskraft, bör *malus* vara av begränsat värde och inte i något fall överstiga bonus. Men om uttag av bulleravgifter tillämpas på godstransport på väg i enlighet med unionsrätten, bör en sådan begränsning inte tillämpas.
- (11) Resultatet av en effektiv bullerminskning på grund av eftermontering kan endast vara märkbart när nästan alla vagnar i ett tåg är tysta. En bättre bullerprestanda utöver det minsta som krävs och innovation i bullerminskning bör främjas. Därför bör ytterligare bonusar för "tysta" godståg och "mycket tysta" rullande materiel tillåtas.
- (12) Eftersom ett av de viktigaste målen med denna förordning är att skapa incitament för en snabb ombyggnad, bör giltighetstiden för åtgärden i fråga om bonus vara tidsbegränsad, men samtidigt så lång att den kan ge tillräckligt finansiellt stöd. Åtgärden bör därför börja tillämpas så snart som möjligt och sluta gälla 2021. Medlemsstaterna bör dock ha möjlighet att avgöra huruvida infrastrukturförvaltare omfattas av ordningen efter det föreslagna startdatumet. Effekterna av program som finns vid tidpunkten för ikraftträdandet av denna förordning bör erkännas och beaktas genom tillämpning av lämpliga övergångsbestämmelser. Tillämpningen av sådana system bör inte i något fall leda till diskriminering mellan järnvägsföretag.
- (13) Om framstegen med upprustningen inte är tillfredsställande, bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa *malus* efter utgången av systemets varaktighet på villkor att en liknande åtgärd tillämpas på sektorn för godstransport på väg. Utformningen av denna *malus* bör vara förenlig med principerna om internalisering av de externa kostnaderna för ljud för alla godstransportsätten, särskilt vägtransporter.
- (14) Eftersom fordonsinnehavare vanligen är i stånd att upprusta godsvagnarna och järnvägsföretag skulle dra nytta av bonusen, bör incitamenten föras över på dem som bär kostnaderna för upprustningen.
- (15) Olika studier har utvärderat upprustningskostnaderna och nödvändiga incitament som skulle möjliggöra för upprustning i samband med andra finansieringsmöjligheter. På grundval av kommissionens konsekvensanalys bör den harmoniserade miniminivån av bonusen vara 0,0035 euro per axelkilometer. Ett sådant bonusbelopp bör ge incitament till modifiering av en vagn som rullar 45 000 km per år under en period på 6 år genom att täcka 50 % av de relevanta kostnaderna. Eftersom det anses att driften av en godsvagn med bromsblock av kompositmaterial leder till högre driftskostnader och eftersom en vagn i praktiken kan gå mindre än 45 000 km per år kan bonusbeloppet höjas för att ta hänsyn till detta.
- (16) I syfte att öka hastigheten på modifieringen och minimera risken för eventuella negativa konsekvenser för järnvägssektorns konkurrenskraft, bör fordonsinnehavare och järnvägsföretag uppmuntras att dra nytta av möjligheterna till europeisk offentlig finansiering för modifiering som tillhandahålls genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013⁽¹⁾ om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa. I samma syfte bör de medlemsstater som beslutar att infrastrukturförvaltarna tillämpar systemet uppmuntras att tillhandahålla relevanta nationella medel.
- (17) För att säkerställa icke-diskriminerande villkor för alla järnvägsföretag och förhindra utbetalning av bonusar för användning av vagnar som inte omfattas av dem bör infrastrukturförvaltarna få uppgifter avseende vagnarnas relevanta bulleregenskaper. För att minska den administrativa bördan bör befintliga register och andra verktyg, där sådana finns, användas för detta ändamål.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (EUT L 348, 20.12.2013, s. 129).

- (18) Infrastrukturförvaltare som tillämpar ordningen bör samarbeta i syfte att förenkla och harmonisera förfarandena för driften av systemet i syfte att minska de administrativa och ekonomiska bördorna för järnvägsföretagen.
- (19) Denna förordning bör inte påverka tillämpningen av bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU om finansiering av infrastruktur, jämvikt mellan intäkter och utgifter av infrastrukturförvaltaren och rättvist, icke-diskriminerande och öppet tillträde till infrastruktur.
- (20) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 62.3 i direktiv 2012/34/EU.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs de förfaranden som ska följas av infrastrukturförvaltaren för avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter som orsakas av godsvagnar.

De ska tillämpas när en medlemsstat, inom ramen för ramverket för fastställande och uttag av avgifter som avses i artikel 29.1 i direktiv 2012/34/EU, har beslutat att införa modifieringar av infrastrukturavgifterna i enlighet med artikel 31.5 första stycket i det direktivet.

2. Denna förordning ska inte tillämpas på godsvagnar som uppfyller ett av följande villkor:

- a) Godsvagnar som har ett undantag från TSD Buller enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG⁽¹⁾.
- b) Godsvagnar för vilka det inte finns några bromsblock av kompositmaterial som överensstämmer med TSD buller som kan monteras direkt på vagnen utan ytterligare modifikationer av bromssystemet eller särskilda tester.
- c) Vagnar från tredjeländer som körs på 1 520 eller 1 524 mm spårvidd och som beviljats ett specifikt fall i TSD Buller eller som är uteslutna från dess tillämpningsområde.

3. Bonus och *malus* som följer av differentieringen av avgifter för tillträde till järnvägsspår ska säkerställa ett icke-diskriminerande och öppet tillträde till infrastruktur.

4. Differentiering av avgifter för tillträde till järnvägsspår enligt denna förordning ska inte påverka tillämpningen av bestämmelserna om statligt stöd.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med:

1. *system*: bestämmelser för upprättandet av bullerdifferentierade avgifter för tillträde till järnvägsspår som ska antas och tillämpas av infrastrukturförvaltarna,
2. *modifierade godsvagnar*: befintliga godsvagnar modifierade med bromsblock av kompositmaterial eller i enlighet med de krav som anges i TSD Buller,
3. *tysta vagnar*: nya eller befintliga godsvagnar med beaktande av relevanta gränsvärden för buller som anges i TSD Buller,
4. *bullriga vagnar*: vagnar som inte respekterar relevanta gränsvärden för buller som anges i TSD Buller,
5. *bullriga tåg*: ett tåg som består av mer än 10 % bullriga vagnar,
6. *tysta tåg*: ett tåg som består av minst 90 % tysta vagnar,

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

7. *mycket tysta godsvagnar och lok*: lok och vagnar med bullernivåer som ligger minst 3 dB under de relevanta värden som anges i TSD Buller,
8. *bonus för modifierade godsvagnar*: en obligatorisk rabatt på de avgifter för tillträde till infrastruktur för järnvägsföretag som använder modifierade godsvagnar,
9. *tågbonus*: en frivillig rabatt för järnvägsföretag för varje tyst tåg,
10. *bonus för mycket tysta vagnar eller lok*: en frivillig rabatt för järnvägsföretag för varje mycket tyst godsvagn och lok,
11. *malus*: ett icke-obligatoriskt tillägg till avgifter för tillträde till infrastruktur som järnvägsföretagen ska betala för varje bullrigt tåg,

Artikel 3

System

1. På grundval av de bestämmelser som fastställs i denna förordning, ska infrastrukturförvaltaren anta ett system som tillämpar en differentiering av infrastrukturavgifter beroende på bullernivåerna och som gäller alla berörda järnvägsföretag. Tillämpningen av detta system får inte leda till onödig snedvridning av konkurrensen mellan järnvägsföretag eller påverka den totala konkurrenskraften för godstrafiksektorn.
2. Systemet ska tillämpas till och med den 31 december 2021.

Artikel 4

Bonus för modifierade godsvagnar

1. Infrastrukturförvaltare ska införa en bonus för järnvägsföretag som använder modifierade godsvagnar. Bonusnivån ska vara densamma inom infrastrukturförvaltarens hela nät och den ska tillämpas på varje modifierad godsvagn.
2. Grunden för beräkning av bonusnivån ska vara antalet axlar på en vagn och antal körda kilometer under en period som fastställs av infrastrukturförvaltaren.
3. Minimikrav på en bonus ska fastställas till 0,0035 euro per axelkilometer.
4. Vid fastställandet av bonusnivån får infrastrukturförvaltaren beakta inflationen, godsvagnarnas körsträcka och de driftskostnader som är förknippade med användningen av modifierade godsvagnar.
5. Den bonusnivå som beräknas i enlighet med punkt 3 och, i förekommande fall, punkt 4 ska fastställas under minst 1 år.
6. Infrastrukturförvaltare kan besluta att avskaffa eller sänka bonusnivån med värdet motsvarande kostnaderna för modifieringen av de vagnar som redan fått bonusutbetalningar som gör det möjligt för dem att ersätta kostnaderna för modifieringen.

Artikel 5

Tågbonus

1. Infrastrukturförvaltare ska införa en bonus för järnvägsföretag som kör tysta tåg.
2. Tågbonus ska tillämpas på varje tyst tåg.
3. Bonusbeloppet för tysta tåg ska vara högst 50 % av det totala värdet för bonusar som är tillämpligt för modifierade vagnar i det tåget och beräknas i enlighet med artikel 4.
4. Bonus för tysta tåg skall kunna kumuleras med de bonusar som avses i artiklarna 4 och 6.

Artikel 6

Bonus för mycket tysta vagnar och lokomotiv

1. Infrastrukturförvaltaren ska införa en bonus för järnvägsföretag som kör mycket tysta tåg och lok.
2. Bonus som avses i punkt 1 skall gälla för varje mycket tyst vagn och lok.
3. Bonusbeloppet för varje mycket tyst godsvagn och lok ska proportionellt motsvara en minskning av bullernivåerna under dessa gränsvärden och ska vara högst 50 % av värdet av den bonus som är tillämplig för den modifierade godsvagn som beräknats i enlighet med artikel 4.
4. Bonus för mycket tysta tåg ska kunna kumuleras med de bonusar som avses i artiklarna 4 och 5.

Artikel 7

Malus

1. Infrastrukturförvaltaren får införa en *malus* för järnvägsföretag som kör bullriga tåg.
2. *Malus* ska tillämpas på varje bullrigt tåg.
3. Den totala summan av *malus* som betalas under systemets löptid ska inte överstiga summan av de bonusar som avses i artiklarna 4, 5 och 6.
4. Infrastrukturförvaltaren ska tillåtas att inte tillämpa bestämmelserna i punkt 3 om liknande avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter tillämpas på godstransport på väg i enlighet med unionsrätten i den berörda medlemsstaten.
5. Genom undantag från artikel 3 får medlemsstaterna besluta att fortsätta att tillämpa eller införa en *malus* efter systemets varaktighet under förutsättning att en liknande åtgärd tillämpas på sektorn för godstransport på väg.
6. Vid beslut om att införa *malus* och vid fastställande av dess nivå får infrastrukturförvaltaren, när så är lämpligt och efter samråd med berörda parter, beakta känsligheten i det område som påverkas av godstrafiken på järnväg, särskilt befolkningens storlek och dess exponering för järnvägsbuller på järnvägslinjen.

Artikel 8

Administrativa arrangemang

1. Infrastrukturförvaltarna ska ansvara för förvaltningen av systemet, inklusive att föra räkenskaper för finansiella flöden till järnvägsföretag. De ska tillhandahålla de uppgifter om dessa finansiella flöden på begäran av de behöriga nationella myndigheterna under den period då systemet tillämpades och under de följande tio åren efter det att stödordningen löpt ut.
2. Infrastrukturförvaltaren ska använda befintliga register och andra tillgängliga verktyg för att samla in bevis som visar statusen för godsvagnar och lok (som är således modifierade, tysta eller bullriga, mycket tysta).
3. Om de uppgifter som avses i punkt 2 inte kan samlas in från register eller verktyg ska infrastrukturförvaltaren begära att järnvägsföretag visar status för godsvagnar och lok som man tänker använda.

När det gäller modifierade godsvagnar ska järnvägsföretaget tillhandahålla relevanta tekniska eller ekonomiska bevis för att modifieringen ägt rum.

När det gäller tysta vagnar ska järnvägsföretaget avge ett godkännande om ibruktagande eller motsvarande bevis.

När det gäller mycket tysta godsvagnar och lokomotiv ska järnvägsföretaget tillhandahålla bevis på en lägre nivå av buller, inbegripet, i förekommande fall, uppgifter om ytterligare bullerminskningsåtgärder som gjorts.

4. Administrativa åtgärder som utvecklats på nationell nivå för förvaltningen av de befintliga systemen kan fortsätta att tillämpas så länge de uppfyller kraven i denna förordning.
5. De administrativa kostnaderna för garantiordningen ska inte beaktas vid fastställandet av nivån på bonusar och *malus*.
6. Infrastrukturförvaltare i medlemsstater som tillämpar stödordningen ska samarbeta, särskilt i fråga om förenkling och harmonisering av administrativa förfaranden vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter som orsakas av rullande materiel för godstransporter i enlighet med denna förordning, inklusive formatet på det bevis som avses i punkt 3.

Artikel 9

Anmälan

1. Systemen skall anmälas till kommissionen innan de träder i kraft.
2. Senast den 1 maj 2016 och senast den 1 maj varje påföljande år ska medlemsstaterna överlämna en rapport till kommissionen för det föregående kalenderåret med minst följande uppgifter:
 - a) Antal vagnar som omfattas av bonus som avses i artikel 4.
 - b) I förekommande fall, antal vagnar och lok som omfattas av bonus som avses i artikel 6.
 - c) I förekommande fall, antal tåg som omfattas av bonus som avses i artikel 5.
 - d) I tillämpliga fall, antal tåg som omfattas av *malus*.
 - e) Antalet kilometer som de modifierade vagnarna i den berörda medlemsstaten har körts.
 - f) Beräknad körsträcka som drivs av tysta och bullersamma tåg i den berörda medlemsstaten.
3. På begäran av kommissionen ska ytterligare uppgifter lämnas om de är tillgängliga. Dessa uppgifter kan omfatta följande:
 - a) Totala mängden bonusar som beviljats för modifierade vagnar och mycket tysta godsvagnar och lok.
 - b) Totala mängden insamlade *malus*ar.
 - c) Genomsnittlig mängd bonus och *malus* per axelkilometer.

Artikel 10

Utvärdering

1. Senast den 31 december 2018 ska kommissionen utvärdera genomförandet av systemen, särskilt när det gäller framstegen med retroaktiv modifiering av vagnar och förhållandet mellan redan avdragen bonus och redan betalad *malus*. Dessutom ska kommissionen utvärdera hur de system som införts enligt denna förordning påverkat den allmänna konkurrenskraften hos järnvägssektorn och hur de incitament som uppstår genom systemet överförs från järnvägsföretag till fordonsinnehavare.
2. Med hänsyn till resultaten av utvärderingen kan kommissionen vid behov ändra denna förordning särskilt i förhållande till miniminivån av bonus.

Artikel 11

Befintliga system

1. Befintliga system vid tidpunkten för ikraftträdandet av denna förordning, inklusive kontrakt som bygger på sådana system, får fortsätta att tillämpas till och med senast den 10 december 2016. Det system som föreskrivs i den här förordningen får endast tillämpas sedan de befintliga systemen har avslutats. Uppsägning av befintliga system ska inte krävas om infrastrukturförvaltaren senast den 11 december 2016 har sett till att det befintliga systemet och de befintliga kontrakten som bygger på systemet överensstämmer med denna förordning.

2. Infrastrukturförvaltare från medlemsstater som hade infört system som avses i punkt 1 får besluta att inte tillämpa artikel 3.2 så länge den totala varaktigheten av deras system är minst 6 år.

Artikel 12

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 16 juni 2015.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 13 mars 2015.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande
