# KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2015/429

## af 13. marts 2015

## om fastsættelse af metoderne, der skal følges, når der opkræves afgifter for omkostningerne ved støjgener

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde ([1]), særlig artikel 31, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ifølge hvidbogen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« ([2]) udsættes 10 % af Europas befolkning for betydelig støjforurening fra jernbanetransport, især godstrafikken. Støj er en lokal eksternalitet, som påvirker personer, der bor i nærheden af jernbanestrækninger. Støjbekæmpelsen er mest omkostningseffektiv ved kilden, hvor støjen frembringes. Udskiftes bremseklodser af støbejern med kompositbremseklodser, kan støjen nedbringes med op til 10 dB. Støtten med henblik på at modernisere vogne med den mest rentable, disponible bremseteknologi med et lavt støjniveau bør derfor fremmes og videreføres.

(2) Denne forordning tilsigter at anspore til denne modernisering ved at tillade godtgørelse af relevante omkostninger, der er forbundet med monteringen af kompositbremseklodser.

(3) Ved artikel 31, stk. 5, i direktiv 2012/34/EU bemyndiges Kommissionen til at vedtage gennemførelsesforanstaltninger med angivelse af metoderne for opkrævning af afgifter for omkostningerne ved støjgener, herunder varigheden af denne opkrævning, og således, at infrastrukturafgifterne kan differentieres for, hvor det er relevant, at tage hensyn til det berørte områdes følsomhed, navnlig for så vidt angår den berørte befolknings størrelse og togsammensætning med indvirkning på støjemissionsniveauet (»støjdifferentierede sporadgangsafgifter« eller »NDTAC«).

(4) Ved denne forordning fastsættes sådanne metoder, og der tilvejebringes en passende retlig ramme for infrastrukturforvalternes indførelse og anvendelse af en ordning til fastsættelse af NDTAC (»ordningen«). Denne retlige ramme bør give jernbanevirksomheder, ihændehavere af vogne og andre interessenter en garanti for retssikkerhed og incitamenter til at modernisere deres vogne. Derfor omfatter metoderne i denne forordning ordningens varighed, incitamentniveauet og de dertil knyttede foranstaltninger.

(5) Med henblik på at levere den fornødne ekspertise og bistand nedsatte Kommissionen i 2011 en NDTAC-ekspertgruppe. Gruppen bestod af repræsentanter for de berørte medlemsstater, infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, ihændehavere af vogne og civilsamfundet, og den tilvejebragte værdifulde bidrag.

(6) Det bør overlades til medlemsstaterne at beslutte, om infrastrukturforvalteren bør ændre infrastrukturafgifterne i overensstemmelse med nærværende forordning for at tage hensyn til omkostningerne ved støjgener.

(7) Vogne, der er i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 ([3]) om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet »rullende materiel — støj« og efterfølgende ændringer heraf (TSI støj), bør betragtes som »støjsvage«. Vogne, der ikke er i overensstemmelse med TSI støj, bør betragtes som »støjende«. Udstyres en vogn i forbindelse med en fornyelse eller opgradering med certificerede kompositbremseklodser, og tilføres den ikke yderligere støjkilder, bør det antages, at kravene i TSI støj er opfyldt.

([1]) EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.
([2]) KOM(2011) 144.
([3]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 af 26. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for støj i delsystemet Rullende materiel, om ændring af beslutning 2008/232/EF og om ophævelse af beslutning 2011/229/EU (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 421).

(8) Visse vogne kan på grund af deres tekniske specifikationer ikke moderniseres med kompositbremseklodser. Disse vogne bør ikke være omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

(9) For at bevare jernbanesektorens konkurrenceevne bør ordningen udformes som en mindste obligatorisk rabat eller en præmie for jernbanevirksomheder, der anvender moderniserede vogne. Af samme grund bør de administrative procedurer begrænses til det nødvendige minimum.

(10) For at tage hensyn til det støjpåvirkede områdes følsomhed, navnlig med hensyn til størrelsen af den berørte befolkning, bør infrastrukturforvaltere have mulighed for at indføre et afgiftstillæg (der udgør en strafpræmie) for jernbanevirksomheder, der anvender støjende tog. En strafpræmie må alene indføres, hvis der også indføres en præmie. Med behørigt begrundede årsager kan strafpræmie-niveauet variere på forskellige jernbanestrækninger og -afsnit — navnlig afhængig af den berørte befolknings støjeksponering. For ikke at påvirke jernbanebranchens konkurrenceevne generelt bør strafpræmien være af begrænset værdi og under ingen omstændigheder overstige præmien. Opkræves der afgifter for omkostninger ved vejgodstransportens støjgener i overensstemmelse med EU-retten, bør en sådan begrænsning dog ikke finde anvendelse.

(11) Resultatet — i form af en effektiv nedsættelse af støjniveauet takket være moderniseringen — bliver alene mærkbart, når så godt som alle vogne i et tog er støjsvage. Desuden bør der tilskyndes til at opnå et støjniveau, der overopfylder det krævede minimum, og innovation inden for støjreduktion. Der bør derfor åbnes mulighed for yderligere præmier til »støjsvagt« og »meget støjsvagt« rullende materiel.

(12) Da et af hovedformålene med denne forordning er at tilvejebringe incitamenter til en hurtig modernisering, bør ordningens varighed med hensyn til præmier være tidsbegrænset, men samtidig tilstrækkeligt lang til at yde en effektiv støtte. Ordningen bør derfor træde i kraft snarest muligt og udløbe i 2021. Medlemsstaterne bør dog have mulighed for at beslutte, om infrastrukturforvaltere bør anvende ordningen efter den planlagte startdato. Virkningerne af ordninger, der er gældende på datoen for denne forordnings ikrafttræden, bør anerkendes og tages i betragtning, idet der indføres passende overgangsbestemmelser. Anvendelsen af sådanne ordninger bør under ingen omstændigheder medføre forskelsbehandling af jernbanevirksomheder.

(13) Er der ikke opnået tilfredsstillende fremskridt i henseende til moderniseringen, bør medlemsstaterne kunne anvende strafpræmier, efter at ordningen er udløbet, forudsat at en lignende foranstaltning anvendes på vejgodstransportsektoren. Udformningen af disse strafpræmier bør være i overensstemmelse med principperne om internalisering af eksterne omkostninger ved støj for alle godstransportformer herunder navnlig vejtransport.

(14) Da det normalt er ihændehavere af vogne, som moderniserer disse, medens jernbanevirksomhederne vil drage fordel af præmien, bør incitamenterne videregives til dem, der bærer omkostningerne ved moderniseringen.

(15) I forskellige undersøgelser er der foretaget en vurdering af moderniseringsomkostningerne og det fornødne incitament, som ville åbne mulighed for at videreføre moderniseringen ved at udnytte andre finansieringsmuligheder. Ud fra Kommissionens undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen bør det harmoniserede minimumsniveau for præmier fastsættes til 0,0035 EUR pr. aksel-km. Et sådant præmiebeløb forventes at skabe incitamenter til at modernisere vogne, der kører 45 000 km pr. år i en periode på 6 år, idet 50 % af de relevante omkostninger dækkes. Da driften af en vogn med kompositbremseklodser må anses for at være forbundet med højere omkostninger, og en vogn i praksis kan køre færre end 45 000 km pr. år, kunne præmien forhøjes for at tage hensyn til dette.

(16) For at øge moderniseringstempoet og minimere risikoen for mulige negative virkninger for jernbanebranchens konkurrenceevne bør ihændehavere af vogne og jernbanevirksomheder tilskyndes til at udnytte de europæiske offentlige finansieringsmuligheder, som tilvejebringes i kraft af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten ([1]), til moderniseringen. Til samme formål bør de medlemsstater, som beslutter, at infrastrukturforvaltere skal anvende ordningen, tilskyndes til at stille relevante nationale midler til rådighed.

(17) For at sikre lige vilkår for alle jernbanevirksomheder og hindre udbetaling af præmier for anvendelse af vogne, som ikke er berettiget hertil, bør infrastrukturforvalterne modtage data om vognenes relevante støjegenskaber. For at mindske den administrative byrde bør eksisterende registre og andre instrumenter om muligt anvendes til dette formål.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129)

(18) Infrastrukturforvaltere, der anvender ordningen, bør samarbejde om at forenkle og harmonisere procedurerne for driften af ordningen med henblik på at mindske jernbanevirksomheders administrative og finansielle byrder.

(19) Denne forordning bør ikke berøre bestemmelserne i direktiv 2012/34/EU vedrørende finansiering af infrastruktur, balancen i infrastrukturforvalterens indtægter og udgifter og ligelig, ikke-diskriminerende og gennemsigtig adgang til infrastruktur.

(20) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 62, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

**Anvendelsesområde**

1. Ved denne forordning fastlægges metoder, som infrastrukturforvalteren skal følge, når der opkræves afgifter for omkostninger ved støjgener, der forårsages af rullende materiel til godstransport.

De skal anvendes, når en medlemsstat inden for rammerne af den afgiftsordning, som er fastsat ved artikel 29, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, har besluttet at indføre en ændring af infrastrukturafgifterne i overensstemmelse med artikel 31, stk. 5, første afsnit, i direktivet.

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på vogne, der opfylder en af følgende betingelser:

a) vogne, som er undtaget fra TSI støj i henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF ([1])

b) vogne, for hvilke der ikke findes kompositbremseklodser, som opfylder TSI støj, og som direkte kan monteres på vognen uden yderligere ændringer af bremsesystemet eller særlige test

c) vogne fra tredjelande, som kører på net med en sporvidde på 1 520 eller 1 524 mm, og som er angivet som et særtilfælde i TSI'en om støj eller udelukket fra dens anvendelsesområde.

3. Præmien og strafpræmien som følge af differentieringen af sporadgangsafgifterne skal sikre en ikke-diskriminerende og gennemsigtig adgang til infrastruktur.

4. Differentieringen af sporadgangsafgifterne i henhold til denne forordning berører ikke anvendelsen af statsstøttereglerne.

*Artikel 2*

**Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

1. »ordning«: bestemmelser om oprettelse af støjdifferentierede sporadgangsafgifter for banenet, som infrastrukturforvaltere skal vedtage og anvende

2. »moderniserede vogne«: eksisterende vogne, som moderniseres med kompositbremseklodser i overensstemmelse med kravene i TSI støj

3. »støjsvage vogne«: nye eller eksisterende vogne, der opfylder relevante grænseværdier for støj, som er fastsat i TSI støj

4. »støjende vogne«: vogne, der ikke opfylder relevante grænseværdier for støj, som er fastsat i TSI støj

5. »støjende tog«: et tog, der er sammensat af mere end 10 % støjende vogne

6. »støjsvagt tog«: et tog, der er sammensat af mindst 90 % støjsvage vogne

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1).

7. »meget støjsvage vogne og lokomotiver«: vogne og lokomotiver med støjemissioner, der er mindst 3 dB lavere end de relevante værdier i TSI støj

8. »præmie for moderniserede vogne«: en obligatorisk rabat i afgifterne for adgang til infrastruktur til jernbanevirksomheder, der anvender moderniserede vogne

9. »togpræmie«: en ikke-obligatorisk rabat til jernbanevirksomheder for hvert »støjsvagt tog«

10. »præmie for meget støjsvage vogne eller lokomotiver«: en ikke-obligatorisk rabat til jernbanevirksomheder for hver meget støjsvag vogn og hvert meget støjsvagt lokomotiv

11. »strafpræmie«: et ikke-obligatorisk afgiftstillæg til infrastrukturafgifter, som jernbanevirksomheder skal betale for hvert enkelt støjende tog.

*Artikel 3*

**Ordning**

1. På grundlag af de metoder, der angives i denne forordning, vedtager infrastrukturforvalteren en ordning, hvorved infrastrukturafgifterne differentieres afhængig af støjemissionerne, og ordningen finder anvendelse for alle jernbanevirksomheder. Anvendelsen af ordningen må ikke resultere i unødvendig konkurrenceforvridning mellem jernbanevirksomhederne eller indvirke negativt på godsjernbanesektorens overordnede konkurrenceevne.

2. Ordningen finder anvendelse indtil den 31. december 2021.

*Artikel 4*

**Præmie for moderniserede vogne**

1. Infrastrukturforvaltere skal indføre en præmie for jernbaneselskaber, der anvender moderniserede vogne. Præmieniveauet skal være ens på infrastrukturforvalterens samlede net og finde anvendelse for enhver moderniseret vogn.

2. Præmieniveauet skal beregnes ud fra antal vognaksler og antal kørte kilometer i en periode, der fastsættes af infrastrukturforvalteren.

3. Minimumsniveauet for præmien fastsættes til 0,0035 EUR pr. aksel-km.

4. Ved fastsættelsen af præmieniveauet kan infrastrukturforvalteren tage højde for inflation, vognes antal kørte kilometer og driftsudgifter i forbindelse med brugen af moderniserede vogne.

5. Præmieniveauet, der beregnes i henhold til stk. 3 og i givet fald stk. 4, fastsættes for mindst 1 års varighed.

6. Infrastrukturforvalterne kan beslutte at annullere eller nedsætte præmieniveauet med værdien af de omkostninger til modernisering af de vogne, for hvilke der allerede er udbetalt præmier til godtgørelse af moderniseringsomkostningerne.

*Artikel 5*

**Togpræmie**

1. Infrastrukturforvaltere kan indføre en præmie for jernbanevirksomheder, der kører med støjsvage tog.

2. Togpræmien skal finde anvendelse for hvert støjsvagt tog.

3. Præmiebeløbet for støjsvage tog må højst udgøre 50 % af den samlede værdi af præmier, der finder anvendelse for moderniserede vogne i dette tog beregnet efter artikel 4.

4. Præmien for støjsvage tog skal kumuleres med de præmier, der er omhandlet i artikel 4 og 6.

*Artikel 6*

**Præmier for meget støjsvage vogne og lokomotiver**

1. Infrastrukturforvaltere kan indføre en præmie for jernbanevirksomheder, der kører med meget støjsvage vogne og lokomotiver.

2. Præmier, der er omhandlet i stk. 1, finder anvendelse for hver meget støjsvag vogn og hvert meget støjsvagt lokomotiv.

3. Præmiebeløbet for hver meget støjsvag vogn og hvert meget støjsvagt lokomotiv, skal forholdsmæssigt svare til en nedbringelse af støjniveauerne under disse grænseværdier og må højst udgøre 50 % af værdien af den anvendte præmie for den moderniserede vogn beregnet efter artikel 4.

4. Præmien for meget støjsvage vogne og lokomotiver skal kumuleres med de præmier, der er omhandlet i artikel 4 og 5.

*Artikel 7*

**Strafpræmier**

1. Infrastrukturforvaltere kan indføre en strafpræmie for jernbanevirksomheder, der kører med støjende tog.

2. Strafpræmien skal finde anvendelse for hvert støjende tog.

3. Den samlede sum af strafpræmier, som betales i løbet af ordningens varighed, må ikke overstige summen af præmier, der er omhandlet i artikel 4, 5 og 6.

4. Infrastrukturforvalterne skal kunne undlade at anvende stk. 3, hvis der ikke opkræves lignende afgifter for omkostninger ved vejgodstransportens støjgener i overensstemmelse med EU-retten i den pågældende medlemsstat.

5. Uanset artikel 3 kan medlemsstaterne beslutte fortsat at anvende eller indføre en strafpræmie efter ordningens udløb på betingelse af, at en lignende foranstaltning anvendes på vejgodstransportsektoren i overensstemmelse med EU-retten.

6. Infrastrukturforvalteren må i forbindelse med beslutningen om at indføre en strafpræmie og fastsættelsen af dens niveau, alt efter omstændighederne og efter høring af de relevante interessenter, tage hensyn til følsomheden i det område, der berøres af godstogstrafikken, navnlig for så vidt angår den berørte befolknings størrelse og eksponering for jernbanestøj langs jernbanestrækningen.

*Artikel 8*

**Administrative bestemmelser**

1. Infrastrukturforvaltere er ansvarlige for at forvalte ordningen og herunder at føre regnskab over de finansielle strømme til og fra jernbanevirksomheder. De skal stille data vedrørende disse finansielle strømme til rådighed efter anmodning fra de kompetente nationale myndigheder i ordningens anvendelsesperiode og i de ti år, der følger efter ordningens ophør.

2. Infrastrukturforvaltere skal anvende eksisterende registre og andre tilgængelige instrumenter for at indsamle dokumentation for vognenes eller lokomotivernes status (behørigt moderniseret, støjsvage eller støjende, meget støjsvage).

3. Hvis de i stk. 2 omhandlede data ikke kan indhentes fra registre eller instrumenter, skal infrastrukturforvalteren anmode jernbanevirksomhederne om at godtgøre status for de vogne og lokomotiver, de agter at anvende.

For moderniserede vogne skal jernbanevirksomheden forelægge relevante tekniske eller økonomiske belæg for, at moderniseringen har fundet sted.

For støjsvage vogne skal jernbanevirksomheden forelægge en ibrugtagningstilladelse eller enhver anden tilsvarende dokumentation.

For meget støjsvage vogne og lokomotiver skal jernbanevirksomheden forelægge bevis for det lavere støjniveau og herunder i givet fald nærmere oplysninger om supplerende støjreducerende ændringer, der er udført.

4. Administrative foranstaltninger, der er opstillet på nationalt plan til forvaltning af de eksisterende ordninger, kan fortsat anvendes, så længe de er i overensstemmelse med denne forordning.

5. Ordningens administrationsomkostninger tages ikke i betragtning ved fastlæggelsen af præmie- og strafpræmieniveauet.

6. Infrastrukturforvaltere fra de medlemsstater, som anvender ordningen, skal samarbejde, navnlig om at forenkle og harmonisere de administrative procedurer, når der opkræves afgifter for omkostningerne ved støjgener, der forårsages af rullende materiel til godstransport, som fastsat ved denne forordning, herunder om formatet for den dokumentation, der er omhandlet i stk. 3.

*Artikel 9*

**Underretning**

1. Kommissionen skal have underretning om disse ordninger, inden de finder anvendelse.

2. Senest den 1. maj 2016 og senest den 1. maj hvert af de følgende år aflægger medlemsstaterne rapport til Kommissionen for det foregående kalenderår som minimum om følgende data:

a) antal vogne, der var omfattet af præmier som omhandlet i artikel 4

b) i givet fald antal vogne og lokomotiver omfattet af præmier som omhandlet i artikel 6

c) i givet fald antal tog omfattet af præmier som omhandlet i artikel 5

d) i givet fald antal tog, der var omfattet af strafpræmier

e) antal kilometer, som moderniserede vogne har kørt i den pågældende medlemsstat

f) overslag over antal kilometer kørt af henholdsvis støjsvage og støjende tog i den pågældende medlemsstat.

3. Efter anmodning fra Kommissionen skal der afgives yderligere data, hvis disse foreligger. Disse data kan omfatte:

a) samlet præmiebeløb, der er tildelt moderniserede vogne, støjsvage tog og meget støjsvage vogne og lokomotiver

b) samlet opkrævet strafpræmie

c) gennemsnitligt præmie- og strafpræmiebeløb pr. aksel-km.

*Artikel 10*

**Revision**

1. Senest den 31. december 2018 skal Kommissionen evaluere gennemførelsen af ordningerne, navnlig om fremskridt mht. modernisering af vogne og forholdet mellem tildelte præmier og allerede betalte strafpræmier. Desuden skal Kommissionen evaluere virkningen af de indførte ordninger i henhold til nærværende forordning på godsjernbanesektorens samlede konkurrenceevne og videregivelsen af de incitamenter, der indføres med ordningen, fra jernbanevirksomheder til ihændehavere af godsvogne.

2. Under hensyntagen til resultaterne af denne evaluering kan Kommissionen om fornødent ændre denne forordning, herunder navnlig i forhold til minimumsniveauet for præmier.

*Artikel 11*

**Eksisterende ordninger**

1. Ordninger, der eksisterer på datoen for denne forordnings ikrafttræden, herunder kontrakter baseret på sådanne ordninger, kan fortsat anvendes indtil senest den 10. december 2016. Den ordning, der fastsættes ved nærværende forordning, kan først finde anvendelse, efter at de eksisterende ordninger er ophørt. Eksisterende ordninger kræves ikke ophævet, hvis infrastrukturforvalteren har bragt den eksisterende ordning og kontrakter på grundlag heraf i overensstemmelse med nærværende forordning senest den 11. december 2016.

2. Infrastrukturforvaltere fra medlemsstater, der havde indført ordninger som omhandlet i stk. 1, kan beslutte ikke at anvende artikel 3, stk. 2, så længe deres ordningers samlede varighed er mindst 6 år.

*Artikel 12*

**Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 16. juni 2015.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. marts 2015.

*På Kommissionens vegne*
Jean-Claude JUNCKER
*Formand*