ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/429 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Μαρτίου 2015

σχετικά με τις ακολουθητέες διαδικασίες για την εφαρμογή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου ([1]), και ιδίως το άρθρο 31 παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στη Λευκή Βίβλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» ([2]) επισημαίνεται ότι το 10 % του ευρωπαϊκού πληθυσμού είναι εκτεθειμένο σε σημαντική ηχορρύπανση λόγω των σιδηροδρομικών μεταφορών, και ιδίως των εμπορευματικών. Ο θόρυβος συνιστά τοπική εξωγενή επίδραση που πλήττει όσους κατοικούν κοντά σε σιδηροδρομικές γραμμές. Η βέλτιστη οικονομικά μείωση του θορύβου επιτυγχάνεται στην πηγή, εκεί που δημιουργείται ο θόρυβος. Η αντικατάσταση τροχοπέδιλων από χυτοσίδηρο με πέδιλα από σύνθετο υλικό είναι δυνατόν να επιφέρει μείωση του θορύβου έως 10 dB. Ως εκ τούτου, πρέπει να ενθαρρυνθεί και να επιδιωχθεί η στήριξη της μετασκευής των φορταμαξών με την οικονομικά πλέον βιώσιμη διαθέσιμη τεχνολογία πέδησης χαμηλού θορύβου.

(2) Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι να παρέχονται κίνητρα για τη μετασκευή καθιστώντας δυνατή την επιστροφή του κόστους τοποθέτησης πεδίλων από σύνθετο υλικό.

(3) Βάσει του άρθρου 31 παράγραφος 5 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ η Επιτροπή εξουσιοδοτήθηκε να θεσπίσει εκτελεστικά μέτρα με τα οποία να καθορίζονται οι ακολουθητέες διαδικαστικές λεπτομέρειες για την εφαρμογή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου, συμπεριλαμβανομένης της διάρκειας επιβολής, και να καθίσταται δυνατή η διαφοροποίηση των τελών χρήσης υποδομής ώστε να λαμβάνονται υπόψη, κατά περίπτωση, η ευαισθησία της πληττόμενης περιοχής, ιδίως όσον αφορά το μέγεθος του πληττόμενου πληθυσμού, και τη σύσταση του συρμού που έχει επιπτώσεις στη στάθμη των εκπομπών θορύβου («διαφοροποιημένα αναλόγως του θορύβου τέλη τροχαίας πρόσβασης» ή «ΔΘΤΤΠ»).

(4) Ο παρών κανονισμός καθορίζει αυτές τις διαδικαστικές λεπτομέρειες και παρέχει κατάλληλο νομικό πλαίσιο βάσει του οποίου πρέπει να καθιερωθεί και να εφαρμόζεται από τους διαχειριστές υποδομής σύστημα («το σύστημα») των ΔΘΤΤΠ. Το εν λόγω νομικό πλαίσιο πρέπει να εγγυάται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους κατόχους φορταμαξών και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη ασφάλεια δικαίου και κίνητρα για τη μετασκευή των φορταμαξών τους. Ως εκ τούτου, οι διαδικαστικές λεπτομέρειες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό καλύπτουν όλη τη διάρκεια του συστήματος, το επίπεδο των κινήτρων και τις σχετικές ρυθμίσεις.

(5) Για να παρασχεθεί η αναγκαία εμπειρογνωμοσύνη και συνδρομή, η Επιτροπή συνέστησε το 2011 ομάδα εργασίας εμπειρογνωμόνων για τα ΔΘΤΤΠ. Η ομάδα απαρτιζόταν από εκπροσώπους των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, των διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των κατόχων φορταμαξών και της κοινωνίας των πολιτών και παρείχε πολύτιμη συμβολή.

(6) Εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών να είναι ελεύθερα να αποφασίσουν αν ο διαχειριστής της υποδομής πρέπει να τροποποιήσει τα τέλη υποδομής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ώστε να συνεκτιμάται το κόστος των επιπτώσεων του θορύβου.

(7) Πρέπει να θεωρούνται «αθόρυβες» οι φορτάμαξες που πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 ([3]) της Επιτροπής σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» και τις μετέπειτα τροποποιήσεις του (ΤΠΔ «Θόρυβος»). Φορτάμαξες οι οποίες δεν πληρούν την ΤΠΔ «Θόρυβος» πρέπει να θεωρούνται «θορυβώδεις». Εάν φορτάμαξα εξοπλισθεί κατά την ανανέωση ή την αναβάθμισή της με πέδιλα από σύνθετο υλικό και δεν δημιουργούνται νέες πηγές θορύβου στην εν λόγω φορτάμαξα, θεωρείται ότι η φορτάμαξα πληροί τις απαιτήσεις της ΤΠΔ «Θόρυβος» χωρίς περαιτέρω δοκιμή.

([1]) ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32.
([2]) COM(2011)144
([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» και με την τροποποίηση της απόφασης 2008/232/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 2011/229/ΕΕ (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 421).

(8) Υπάρχουν φορτάμαξες που δεν είναι δυνατόν να μετασκευασθούν με πέδιλα από σύνθετο υλικό λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών τους. Οι φορτάμαξες αυτές δεν πρέπει να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

(9) Προκειμένου να διαφυλαχθεί η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού τομέα, το σύστημα πρέπει να λάβει τη μορφή ελάχιστης υποχρεωτικής έκπτωσης ή πριμοδότησης για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν μετασκευασμένες φορτάμαξες. Για τον ίδιο σκοπό, οι διοικητικές διαδικασίες πρέπει να περιορισθούν στο ελάχιστο αναγκαίο.

(10) Προκειμένου να συνεκτιμάται η ευαισθησία της περιοχής που πλήττεται από το θόρυβο, ιδίως όσον αφορά το μέγεθος του πληττόμενου πληθυσμού, οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να καθιερώσουν επιβάρυνση (*malus*) για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν θορυβώδεις αμαξοστοιχίες. Επιβάρυνση μπορεί να καθιερωθεί μόνον εφόσον καθιερωθεί και πριμοδότηση (*bonus*). Το ύψος της επιβάρυνσης μπορεί να διαφέρει μεταξύ διαφορετικών σιδηροδρομικών γραμμών και τμημάτων για δεόντως δικαιολογημένους λόγους, ανάλογα ιδίως με την έκθεση του πληττόμενου πληθυσμού στον θόρυβο. Για να μην θιγεί η συνολική ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού τομέα, οι επιβαρύνσεις πρέπει να είναι περιορισμένου ύψους και, ούτως ή άλλως, όχι υψηλότερες των πριμοδοτήσεων. Ωστόσο, εάν χρεώνεται το κόστος του θορύβου στις οδικές μεταφορές σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης, δεν πρέπει να επιβάλλεται ο εν λόγω περιορισμός.

(11) Το αποτέλεσμα ουσιαστικής μείωσης του θορύβου που οφείλεται στη μετασκευή μπορεί να είναι αισθητό μόνον όταν είναι αθόρυβες σχεδόν όλες οι φορτάμαξες της ίδιας αμαξοστοιχίας. Επιπλέον, πρέπει να προωθηθούν καλύτερες των ελάχιστων απαιτούμενων επιδόσεις θορύβου και η καινοτομία στη μείωση του θορύβου. Ως εκ τούτου, πρέπει να επιτραπούν πρόσθετες πριμοδοτήσεις για τις «αθόρυβες» αμαξοστοιχίες και το «άκρως αθόρυβο» τροχαίο υλικό.

(12) Επειδή ένας από τους κύριους στόχους του παρόντος κανονισμού είναι να παρασχεθούν κίνητρα για ταχεία μετασκευή, πρέπει να είναι χρονικά περιορισμένη η διάρκεια του συστήματος πριμοδότησης αλλά ταυτόχρονα και αρκετά μακροχρόνια, για να δοθεί επαρκής χρηματοδοτική στήριξη. Συνεπώς, το σύστημα πρέπει να αρχίσει να εφαρμόζεται όσο το δυνατόν συντομότερα και να λήξει το 2021. Ωστόσο, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αποφασίσουν κατά πόσον οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να εφαρμόσουν το σύστημα μετά την προτεινόμενη ημερομηνία έναρξης. Τα αποτελέσματα των συστημάτων που προϋπάρχουν κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να αναγνωρισθούν και να ληφθούν υπόψη με την πρόβλεψη κατάλληλων μεταβατικών διατάξεων. Η εφαρμογή αυτών των συστημάτων δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να επιφέρει διακρίσεις μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

(13) Εάν δεν είναι ικανοποιητική η πρόοδος στη μετασκευή των αμαξοστοιχιών, πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να επιβάλλουν επιβαρύνσεις μετά τη λήξη της διάρκειας του συστήματος υπό τον όρο ότι εφαρμόζεται παρεμφερές μέτρο στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτή η επιβάρυνση πρέπει να συνάδει με τις αρχές εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους του θορύβου όλων των τρόπων εμπορευματικών μεταφορών, και ιδίως των οδικών.

(14) Καθώς οι κάτοχοι φορταμαξών είναι εκείνοι που συνήθως είναι σε θέση να μετασκευάζουν τις φορτάμαξες, ενώ από τις πριμοδοτήσεις θα επωφεληθούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τα κίνητρα πρέπει να έχουν ως αποδέκτες αυτούς που επωμίζονται το κόστος μετασκευής.

(15) Σε διάφορες μελέτες έχουν αξιολογηθεί το κόστος μετασκευής και τα αναγκαία κίνητρα που θα καταστήσουν δυνατόν να επιδιωχθεί η μετασκευή σε συνδυασμό με άλλες δυνατότητες χρηματοδότησης. Με βάση τη μελέτη για την υποστήριξη της εκτίμησης των επιπτώσεων από την Επιτροπή, το ελάχιστο εναρμονισμένο ύψος της πριμοδότησης πρέπει να καθοριστεί σε 0,0035 ευρώ ανά άξονα-km. Αυτό το ύψος πριμοδότησης αναμένεται ότι θα παρέχει κίνητρο για τη μετασκευή φορταμαξών που διανύουν 45 000 km ετησίως κατά τη διάρκεια περιόδου έξι ετών, ώστε να καλυφθεί το 50 % του σχετικού κόστους. Θα μπορούσε να αυξηθεί το ύψος της πριμοδότησης ώστε να λαμβάνεται υπόψη ότι η κυκλοφορία φορτάμαξας με τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό επιφέρει αύξηση του λειτουργικού κόστους και ότι στην πράξη μια φορτάμαξα ενδέχεται να κυκλοφορεί λιγότερο από 45 000 km ετησίως.

(16) Για να επιτευχθεί γρηγορότερα η μετασκευή των φορταμαξών και να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος πιθανών αρνητικών συνεπειών στην ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού τομέα, πρέπει να ενθαρρυνθούν οι κάτοχοι φορταμαξών και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να εκμεταλλευθούν τις δυνατότητες της ευρωπαϊκής δημόσιας χρηματοδότησης της μετασκευής που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), για τη θέσπιση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη». Για τον ίδιο σκοπό, πρέπει να ενθαρρυνθούν να διαθέσουν σημαντικά εθνικά κονδύλια τα κράτη μέλη που θα αποφασίσουν ότι οι διαχειριστές υποδομής θα εφαρμόσουν το σύστημα.

(17) Για να εξασφαλισθεί ισότιμη μεταχείριση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και να αποφευχθεί η καταβολή πριμοδοτήσεων για τη χρήση φορταμαξών που δεν το δικαιούνται, οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να έχουν δεδομένα για τα σχετικά χαρακτηριστικά των φορταμαξών όσον αφορά τον θόρυβο. Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος, πρέπει να χρησιμοποιούνται τα υπάρχοντα μητρώα και άλλα εργαλεία, εφόσον υπάρχουν.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010 (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 129).

(18) Οι διαχειριστές υποδομής που θα εφαρμόσουν το σύστημα πρέπει να συνεργάζονται, ώστε να απλουστευθούν και να εναρμονισθούν οι διαδικασίες λειτουργίας του συστήματος, προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(19) Ο παρών κανονισμός πρέπει να εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 2012/34/ΕΕ που αφορούν τη χρηματοδότηση των υποδομών, τον ισοσκελισμό εσόδων και εξόδων του διαχειριστή υποδομής και τη θεμιτή, ισότιμη και διαφανή πρόσβαση στην υποδομή.

(20) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 62 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΟΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθεί ο διαχειριστής υποδομής για την εφαρμογή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου που προκαλείται από το τροχαίο υλικό μεταφοράς εμπορευμάτων.

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται όταν κράτος μέλος, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στο άρθρο 29 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, αποφασίσει να τροποποιήσει τα τέλη υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο αυτής της οδηγίας.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε φορτάμαξες που πληρούν έναν από τους ακόλουθους όρους:

α) φορτάμαξες για τις οποίες έχει χορηγηθεί παρέκκλιση από την ΤΠΔ «Θόρυβος» δυνάμει του άρθρου 9 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1])·

β) φορτάμαξες για τις οποίες δεν υπάρχουν πέδιλα πέδησης από σύνθετο υλικό, τα οποία πληρούν την ΤΠΔ «Φορτάμαξες» και είναι δυνατόν να τοποθετηθούν απευθείας σε φορτάμαξα χωρίς περαιτέρω μεταβολή του συστήματος πέδησης ή χωρίς ειδικές δοκιμές·

γ) φορτάμαξες από τρίτες χώρες οι οποίες κινούνται σε σιδηροδρομικό δίκτυο εύρους τροχιάς 1 520 ή 1 524 mm και αποτελούν ειδική περίπτωση της ΤΠΔ «Θόρυβος» ή εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της.

3. Η πριμοδότηση και η επιβάρυνση που απορρέουν από τη διαφορά των τελών πρόσβασης τροχιάς διασφαλίζουν την αμερόληπτη και διαφανή πρόσβαση στις υποδομές.

4. Η διαφορά των τελών πρόσβασης τροχιάς σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

1. «σύστημα»: διατάξεις για την καθιέρωση διαφοροποιημένων ανάλογα με τον θόρυβο τελών πρόσβασης τροχιάς που θα θεσπισθούν και θα εφαρμόζονται από τους διαχειριστές υποδομής·

2. «μετασκευασμένες φορτάμαξες»: υφιστάμενες φορτάμαξες μετασκευασμένες με τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΤΠΔ «Θόρυβος»·

3. «αθόρυβες φορτάμαξες»: νέες ή υφιστάμενες φορτάμαξες που τηρούν τις οριακές στάθμες θορύβου της ΤΠΔ «Θόρυβος»·

4. «θορυβώδεις φορτάμαξες»: φορτάμαξες που δεν τηρούν τις οριακές στάθμες θορύβου της ΤΠΔ «Θόρυβος»·

5. «θορυβώδης αμαξοστοιχία»: αμαξοστοιχία αποτελούμενη από άνω του 10 % θορυβώδεις φορτάμαξες·

6. «αθόρυβη αμαξοστοιχία»: αμαξοστοιχία αποτελούμενη τουλάχιστον κατά 90 % από αθόρυβες φορτάμαξες·

([1]) Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1).

7. «άκρως αθόρυβες φορτάμαξες και μηχανές έλξης»: φορτάμαξες και μηχανές έλξης με εκπομπές θορύβου τουλάχιστον 3dB κάτω από τις τιμές που ορίζονται στην ΤΠΔ «Θόρυβος»·

8. «πριμοδότηση για μετασκευασμένες φορτάμαξες»: υποχρεωτική έκπτωση επί των τελών πρόσβασης στην υποδομή για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν μετασκευασμένες φορτάμαξες·

9. «πριμοδότηση αμαξοστοιχίας»: προαιρετική έκπτωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για κάθε «αθόρυβη αμαξοστοιχία»·

10. «πριμοδότηση για άκρως αθόρυβες φορτάμαξες ή μηχανές έλξης»: προαιρετική έκπτωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για κάθε άκρως αθόρυβη φορτάμαξα και μηχανή έλξης·

11. «επιβάρυνση»: προαιρετική προσαύξηση των τελών πρόσβασης στην υποδομή που πρέπει να καταβάλλουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για κάθε θορυβώδη αμαξοστοιχία.

Άρθρο 3

Σύστημα

1. Με βάση τις διαδικασίες που προβλέπει ο παρών κανονισμός, ο διαχειριστής υποδομής υιοθετεί σύστημα με το οποίο διαφοροποιούνται τα τέλη χρήσης της υποδομής ανάλογα με την εκπεμπόμενη στάθμη θορύβου και το οποίο εφαρμόζεται σε όλες τις σχετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η εφαρμογή του συστήματος αυτού δεν έχει ως αποτέλεσμα αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ούτε θίγει τη συνολική ανταγωνιστικότητα του τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

2. Το σύστημα εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021.

Άρθρο 4

Πριμοδότηση για μετασκευασμένες αμαξοστοιχίες

1. Οι διαχειριστές υποδομής καθιερώνουν πριμοδοτήσεις για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν μετασκευασμένες φορτάμαξες. Το ύψος της πριμοδότησης είναι το ίδιο για όλο το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και εφαρμόζεται για κάθε μετασκευασμένη φορτάμαξα.

2. Η βάση για τον υπολογισμό του ύψους της πριμοδότησης είναι ο αριθμός των αξόνων φορτάμαξας και το σύνολο των χιλιομέτρων που διανύει κατά την περίοδο που προσδιορίζει ο διαχειριστής υποδομής.

3. Το ελάχιστο ύψος της πριμοδότησης ορίζεται σε 0,0035 ευρώ ανά άξονα-km.

4. Κατά τον καθορισμό του ύψους της πριμοδότησης, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συνεκτιμά τον πληθωρισμό, τα διανυθέντα χιλιόμετρα των φορταμαξών και το λειτουργικό κόστος που συνδέεται με τη χρήση μετασκευασμένων φορταμαξών.

5. Το ύψος της πριμοδότησης που υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 και, κατά περίπτωση, με την παράγραφο 4 καθορίζεται για τουλάχιστον ένα έτος.

6. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να αποφασίσουν να καταργήσουν ή να μειώσουν το ύψος της πριμοδότησης κατά το ποσό της αξίας των δαπανών μετασκευής, προκειμένου για φορτάμαξες για τις οποίες είχε ήδη καταβληθεί πριμοδότηση που καθιστά δυνατή την ανάκτηση του κόστους μετασκευής.

Άρθρο 5

Πριμοδότηση αμαξοστοιχίας

1. Οι διαχειριστές υποδομής επιτρέπεται να καθιερώσουν πριμοδότηση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν αθόρυβες αμαξοστοιχίες.

2. Η πριμοδότηση αμαξοστοιχίας ισχύει για κάθε αθόρυβη αμαξοστοιχία.

3. Το ύψος της πριμοδότησης για αθόρυβη αμαξοστοιχία είναι κατ' ανώτατο όριο το 50 % της συνολικής αξίας των πριμοδοτήσεων που εφαρμόζεται για τις μετασκευασμένες φορτάμαξες που συνθέτουν την αμαξοστοιχία και υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4.

4. Η πριμοδότηση για αθόρυβη αμαξοστοιχία υπολογίζεται ως το άθροισμα των πριμοδοτήσεων που αναφέρονται στα άρθρα 4 και 6.

Άρθρο 6

Πριμοδότηση για άκρως αθόρυβες και μηχανές έλξης

1. Οι διαχειριστές υποδομής επιτρέπεται να καθιερώσουν πριμοδότηση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν άκρως αθόρυβες φορτάμαξες και μηχανές έλξης.

2. Η πριμοδότηση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 εφαρμόζεται για κάθε άκρως αθόρυβη φορτάμαξα και μηχανή έλξης.

3. Το ύψος της πριμοδότησης για κάθε άκρως αθόρυβη φορτάμαξα και μηχανή έλξης αντιστοιχεί κατ' αναλογία στη μείωση της στάθμης θορύβου κάτω των οριακών αυτών τιμών, και είναι κατ' ανώτατο όριο το 50 % της αξίας της πριμοδότησης που ισχύει για μετασκευασμένη φορτάμαξα, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4.

4. Η πριμοδότηση για άκρως αθόρυβες φορτάμαξες και μηχανές έλξης υπολογίζεται ως το άθροισμα των πριμοδοτήσεων που αναφέρονται στα άρθρα 4 και 5.

Άρθρο 7

Επιβάρυνση

1. Οι διαχειριστές υποδομής επιτρέπεται να καθιερώσουν επιβάρυνση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν θορυβώδεις αμαξοστοιχίες.

2. Η επιβάρυνση αμαξοστοιχίας εφαρμόζεται για κάθε θορυβώδη αμαξοστοιχία.

3. Το συνολικό άθροισμα των επιβαρύνσεων που καταβάλλονται κατά τη διάρκεια του συστήματος δεν υπερβαίνει το συνολικό άθροισμα των πριμοδοτήσεων που αναφέρονται στα άρθρα 4, 5 και 6.

4. Επιτρέπεται στους διαχειριστές υποδομής να μην εφαρμόζουν την παράγραφο 3 εφόσον στο οικείο κράτος μέλος εφαρμόζεται παρεμφερής χρέωση του κόστους του θορύβου στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης.

5. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να εφαρμόσουν ή να καθιερώσουν επιβαρύνσεις μετά το τέλος της διάρκειας του συστήματος, υπό τον όρο ότι εφαρμόζουν παρόμοιο μέτρο στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης.

6. Όταν ο διαχειριστής υποδομής αποφασίσει να καθιερώσει επιβάρυνση και ορίζει το ύψος της δύναται, κατά περίπτωση και μετά από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, να συνεκτιμά την ευαισθησία της περιοχής που θίγεται από τη σιδηροδρομική εμπορευματική κίνηση, συγκεκριμένα το μέγεθος του πληττόμενου πληθυσμού και την έκθεσή του στον σιδηροδρομικό θόρυβο κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής.

Άρθρο 8

Διοικητικές ρυθμίσεις

1. Οι διαχειριστές υποδομής είναι υπεύθυνοι μαζί με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη διαχείριση του συστήματος, καθώς και για την τήρηση των λογαριασμών των χρηματοοικονομικών ροών. Κατόπιν αιτήματος των αρμόδιων εθνικών αρχών καθιστά διαθέσιμα τα δεδομένα σχετικά με τις εν λόγω χρηματοοικονομικές ροές κατά την περίοδο εφαρμογής του συστήματος και κατά τα επόμενα δέκα έτη μετά τη λήξη του συστήματος.

2. Ο διαχειριστής υποδομής χρησιμοποιεί τα υπάρχοντα μητρώα και άλλα διαθέσιμα εργαλεία, ώστε να συλλέγει αποδεικτικά στοιχεία της κατάστασης των φορταμαξών ή μηχανών έλξης (μετασκευασμένων, αθόρυβων ή θορυβωδών, άκρως αθόρυβων).

3. Εάν δεν είναι δυνατή η συλλογή των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 από μητρώα ή εργαλεία, ο διαχειριστής υποδομής ζητεί από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να αποδείξουν την κατάσταση των φορταμαξών και των μηχανών έλξης που σκοπεύουν να χρησιμοποιούν.

Στην περίπτωση μετασκευασμένης φορτάμαξας, η σιδηροδρομική επιχείρηση προσκομίζει συναφή τεχνικά ή οικονομικά αποδεικτικά στοιχεία ότι πραγματοποιήθηκε η μετασκευή.

Στην περίπτωση αθόρυβων φορταμαξών, η σιδηροδρομική επιχείρηση προσκομίζει την έγκριση θέσης σε λειτουργία ή τυχόν ισοδύναμα στοιχεία.

Στην περίπτωση άκρως αθόρυβων φορταμαξών και μηχανών έλξης, η σιδηροδρομική επιχείρηση προσκομίζει αποδεικτικά στοιχεία για τη χαμηλότερη στάθμη θορύβου, καθώς και, κατά περίπτωση, λεπτομερή στοιχεία για τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν με σκοπό την επιπλέον μείωση του θορύβου.

4. Τα διοικητικά μέτρα που λαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο για τη διαχείριση των υφιστάμενων συστημάτων επιτρέπεται να εξακολουθήσουν να ισχύουν εφόσον συνάδουν με τον παρόντα κανονισμό.

5. Οι διοικητικές δαπάνες του συστήματος δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του ύψους της πριμοδότησης και της επιβάρυνσης.

6. Οι διαχειριστές υποδομής των κρατών μελών που εφαρμόζουν το σύστημα συνεργάζονται, ιδίως όσον αφορά την απλούστευση και την εναρμόνιση των διοικητικών διαδικασιών για την εφαρμογή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου που προκαλείται από το εμπορευματικό τροχαίο υλικό, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης της μορφής των αποδεικτικών στοιχείων που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

Άρθρο 9

Κοινοποίηση

1. Τα συστήματα κοινοποιούνται στην Επιτροπή πριν από την έναρξη εφαρμογής τους.

2. Έως την 1η Μαΐου 2016 και έως την 1η Μαΐου κάθε επόμενου έτους, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος τουλάχιστον τα ακόλουθα δεδομένα:

α) το πλήθος των φορταμαξών για τις οποίες χορηγήθηκε η αναφερόμενη στο άρθρο 4 πριμοδότηση·

β) αναλόγως, το πλήθος των φορταμαξών και των μηχανών έλξης για τις οποίες χορηγήθηκε η αναφερόμενη στο άρθρο 6 πριμοδότηση·

γ) αναλόγως, το πλήθος των αμαξοστοιχιών για τις οποίες χορηγήθηκε η αναφερόμενη στο άρθρο 5 πριμοδότηση·

δ) αναλόγως, το πλήθος των αμαξοστοιχιών για τις οποίες επιβλήθηκε επιβάρυνση·

ε) τα διανυθέντα χιλιόμετρα από τις μετασκευασμένες φορτάμαξες στο οικείο κράτος μέλος·

στ) τις εκτιμήσεις διανυθέντων χιλιομέτρων από αθόρυβες και θορυβώδεις αμαξοστοιχίες στο οικείο κράτος μέλος.

3. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής παρέχονται πρόσθετα στοιχεία εφόσον διατίθενται. Τα στοιχεία αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν:

α) το συνολικό ύψος των πριμοδοτήσεων που χορηγήθηκαν για μετασκευασμένες φορτάμαξες, αθόρυβες αμαξοστοιχίες και άκρως αθόρυβες φορτάμαξες και μηχανές έλξης·

β) το συνολικό ύψος των επιβαρύνσεων που εισπράχθηκαν·

γ) τον μέσο όρο πριμοδότησης και επιβάρυνσης ανά άξονα-km.

Άρθρο 10

Επανεξέταση

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2018, η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή των συστημάτων, ιδίως όσον αφορά την πρόοδο μετασκευής των φορταμαξών και το υπόλοιπο εκπτώσεων λόγω πριμοδοτήσεων και ήδη καταβληθεισών επιβαρύνσεων. Επιπλέον, η Επιτροπή αξιολογεί τις επιπτώσεις που έχουν τα συστήματα που εφαρμόζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό στη συνολική ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού εμπορευματικού τομέα και τη μετακύλιση των κινήτρων με βάση το σύστημα από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στους κατόχους των αμαξοστοιχιών.

2. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, η Επιτροπή ενδέχεται, εάν χρειασθεί, να τροποποιήσει τον παρόντα κανονισμό, ιδίως όσον αφορά το ελάχιστο ύψος της πριμοδότησης.

Άρθρο 11

Υπάρχοντα συστήματα

1. Τα υπάρχοντα κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού συστήματα, καθώς και οι συμβάσεις που βασίζονται στα συστήματα αυτά, επιτρέπεται να συνεχίσουν να ισχύουν έως τις 10 Δεκεμβρίου 2016. Το σύστημα που προβλέπει ο παρών κανονισμός επιτρέπεται να εφαρμοστεί μόνον μετά τη λήξη των υπαρχόντων συστημάτων. Δεν απαιτείται να τερματισθούν τα υφιστάμενα συστήματα εφόσον ο διαχειριστής υποδομής έχει θέσει σε εφαρμογή το σύστημα και τις συμβάσεις βάσει αυτού σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό έως τις 11 Δεκεμβρίου 2016.

2. Οι διαχειριστές υποδομής στα κράτη μέλη, τα οποία είχαν καθιερώσει συστήματα, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν το άρθρο 3 παράγραφος 2, εφόσον η συνολική διάρκεια των συστημάτων τους είναι τουλάχιστον εξαετής.

Άρθρο 12

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 16 Ιουνίου 2015.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 13 Μαρτίου 2015.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER