REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2015/429 DA COMISSÃO

de 13 de março de 2015

que estabelece as modalidades a seguir para a aplicação da tarifação dos custos dos efeitos do ruído

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único ([1]), nomeadamente o artigo 31.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

(1) O Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» ([2]) indicava que 10 % da população europeia está exposta a uma poluição sonora significativa gerada pelo transporte ferroviário, em especial de mercadorias. O ruído é uma externalidade local que afeta as pessoas que vivem próximo de linhas de caminho-de-ferro. O modo economicamente mais eficiente de o reduzir é na fonte, que o produz. A substituição dos cepos de freio de ferro fundido por cepos de freio compósitos proporciona uma redução do ruído que pode atingir 10 dB. Por conseguinte, deverá ser incentivada e prosseguida a modernização dos vagões com a tecnologia de frenagem de nível sonoro reduzido economicamente mais viável disponível.

(2) O presente regulamento visa incentivar essa modernização, permitindo o reembolso dos custos relevantes associados à instalação de cepos de freio compósitos.

(3) O artigo 31.º, n.º 5, da Diretiva 2012/34/UE confere poderes à Comissão para adotar medidas de execução que estabeleçam as modalidades a seguir para a aplicação da tarifação dos custos dos efeitos do ruído, incluindo a duração da sua aplicação, e que permitam a diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura para ter em conta, se adequado, a vulnerabilidade das zonas afetadas, nomeadamente em termos da dimensão da população afetada e da formação da composição com impacto no nível das emissões sonoras («taxas de acesso à via diferenciadas em função do ruído» ou «NDTAC»).

(4) O presente regulamento estabelece essas modalidades e proporciona um quadro jurídico adequado com base no qual os gestores de infraestrutura deverão criar e aplicar um regime de NDTAC («o regime»). Esse quadro jurídico deverá garantir às empresas ferroviárias, aos detentores de vagões e às outras partes interessadas segurança jurídica e incentivos à modernização dos vagões. Por conseguinte, as modalidades estabelecidas pelo presente regulamento abrangem todo o período de duração do regime, o nível dos incentivos e as disposições conexas.

(5) A fim de assegurar os necessários conhecimentos especializados e assistência, a Comissão criou, em 2011, um grupo de trabalho de peritos para as NDTAC. O grupo era composto por representantes dos Estados-Membros interessados, dos gestores de infraestrutura, das empresas ferroviárias, dos detentores de vagões e da sociedade civil e o seu contributo foi valioso.

(6) Os Estados-Membros deverão poder decidir se o gestor de infraestrutura deve alterar as taxas de utilização da infraestrutura, em conformidade com o presente regulamento, de modo a ter em conta o custo dos efeitos do ruído.

(7) Os vagões conformes com o Regulamento (UE) n.º 1304/2014 da Comissão ([3]), relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — ruído», e com as subsequentes alterações deste («ETI Ruído»), deverão ser considerados «silenciosos». Os vagões não conformes com a ETI Ruído deverão ser considerados «ruidosos». Se, no âmbito da sua renovação ou modernização, um vagão for equipado com cepos de freio compósitos certificados e não lhe forem acrescentadas fontes de ruído, deverá presumir-se da conformidade com a ETI Ruído.

([1]) JO L 343 de 14.12.2012, p. 32.
([2]) COM(2011) 144.
([3]) Regulamento (UE) n.º 1304/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — ruído» e que altera a Decisão 2008/232/CE e revoga a Decisão 2011/229/UE (JO L 356 de 12.12.2014, p. 421).

(8) Há vagões que não podem ser modernizados com cepos de freio compósitos devido às suas características técnicas. Estes vagões não deverão ser abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

(9) De forma a preservar a competitividade do setor ferroviário, o regime deverá assumir a forma de um desconto ou bónus mínimo obrigatório para as empresas ferroviárias que utilizem vagões modernizados. Para o mesmo efeito, os procedimentos administrativos deverão ser reduzidos ao mínimo necessário.

(10) Para terem em conta a vulnerabilidade da zona afetada pelo ruído, nomeadamente no que respeita à dimensão da população afetada, os gestores de infraestrutura deverão ter a possibilidade de estabelecer uma sobretaxa (um *malus*) para as empresas ferroviárias que utilizam comboios ruidosos. Só poderá ser estabelecido um *malus* se for igualmente estabelecido um bónus. O nível do *malus* poderá, por motivos devidamente justificados, variar de linha para linha e de troço para troço, nomeadamente em função da exposição da população afetada ao ruído. Para não afetar a competitividade global do setor ferroviário, o valor do *malus* deverá ser limitado, não excedendo, em caso algum, o do bónus. No entanto, se no setor do transporte rodoviário de mercadorias se aplicar a tarifação dos custos do ruído, nos termos do direito da União, não deverá aplicar-se a referida limitação.

(11) O resultado da redução efetiva do ruído devida à modernização só será percetível quando quase todos os vagões de um comboio forem silenciosos. Além disso, deverá promover-se um desempenho em matéria de ruído que exceda o mínimo exigido, bem como a inovação neste domínio. Por conseguinte, deverá autorizar-se o estabelecimento de bónus adicionais para comboios «silenciosos» e para material circulante «muito silencioso».

(12) Dado que um dos principais objetivos do presente regulamento é incentivar uma modernização rápida, o regime deverá ter, no que respeita aos bónus, uma duração limitada mas suficiente para proporcionar um apoio financeiro adequado. Consequentemente, o regime deverá ter início assim que possível e cessar em 2021. No entanto, os Estados-Membros deverão poder decidir se os gestores de infraestrutura devem aplicar o regime posteriormente à data de início proposta. Os efeitos dos regimes vigentes à data de entrada em vigor do presente regulamento deverão ser reconhecidos e tomados em conta mediante disposições transitórias adequadas. A aplicação de tais regimes não deverá, em caso algum, originar discriminações entre empresas ferroviárias.

(13) Se os progressos realizados na modernização não forem satisfatórios, os Estados-Membros deverão poder aplicar um *malus* após o termo da vigência do regime, desde que se aplique uma medida similar no setor do transporte rodoviário de mercadorias. A conceção do *malus* deverá ser compatível com os princípios da internalização dos custos externos do ruído em todos os modos de transporte de mercadorias, em particular o rodoviário.

(14) Dado que são os detentores de vagões que, em geral, têm a possibilidade de modernizar os vagões, mas serão, normalmente, as empresas ferroviárias a beneficiar do bónus, os incentivos deverão ser transferidos para quem suporta os custos da modernização.

(15) Vários estudos avaliaram os custos da modernização e os incentivos necessários para a prosseguir no contexto de outras possibilidades de financiamento. Com base no estudo de apoio à avaliação de impacto, da Comissão, o nível mínimo harmonizado do bónus deverá ser fixado em 0,0035 euros por eixo-km. Um bónus deste montante incentivaria a modernização de um vagão que percorra 45 000 km por ano durante o período de seis anos, ao cobrir 50 % dos custos conexos. Considerando que a circulação de um vagão equipado com cepos de freio compósitos origina custos de exploração mais elevados, e tendo em conta que um vagão pode, na prática, percorrer menos de 45 000 km por ano, o montante do bónus poderá ser aumentado para ter em conta estas situações.

(16) Para acelerar a modernização e minimizar o risco de consequências negativas para a competitividade do setor ferroviário, os detentores de vagões e as empresas ferroviárias deverão ser incentivados a tirar partido das possibilidades de financiamento público europeu da modernização do material circulante, previstas pelo Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, que institui o Mecanismo Interligar a Europa ([1]). Para o mesmo efeito, os Estados-Membros que decidam que os gestores de infraestrutura aplicarão o regime deverão ser incentivados a disponibilizar os fundos nacionais pertinentes.

(17) Para assegurar condições não discriminatórias a todas as empresas ferroviárias e prevenir o pagamento de bónus pela utilização de vagões que não reúnem as condições para tal, os gestores de infraestrutura deverão receber dados respeitantes às características de ruído relevantes dos vagões. Para reduzir os encargos administrativos, deverão ser utilizados os registos existentes e outras ferramentas, se as houver.

([1]) Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010 (JO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

(18) Os gestores de infraestrutura que apliquem o regime deverão cooperar no sentido de simplificar e harmonizar os procedimentos respeitantes ao funcionamento do regime, com vista a reduzir os encargos administrativos e financeiros a suportar pelas empresas ferroviárias.

(19) O presente regulamento deverá aplicar-se sem prejuízo das disposições da Diretiva 2012/34/UE respeitantes ao financiamento das infraestruturas, ao equilíbrio de despesas e receitas do gestor de infraestrutura e ao acesso equitativo, não discriminatório e transparente às infraestruturas.

(20) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité a que se refere o artigo 62.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece as modalidades a seguir pelo gestor de infraestrutura para a aplicação da tarifação dos custos dos efeitos do ruído causado pelo material circulante de mercadorias.

O presente regulamento é aplicável caso um Estado-Membro, no âmbito do quadro de tarifação previsto no artigo 29.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, tenha decidido alterar as taxas de utilização da infraestrutura em conformidade com o artigo 31.º, n.º 5, primeiro parágrafo, da mesma diretiva.

2. O presente regulamento não é aplicável aos vagões que satisfaçam uma das seguintes condições:

a) vagões que beneficiem de uma derrogação da ETI Ruído em conformidade com o artigo 9.º da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]);

b) vagões para os quais não existam cepos de freio compósitos conformes com a ETI Vagões que possam ser instalados diretamente no vagão sem necessidade de outras modificações no sistema de freio ou de ensaios específicos;

c) vagões provenientes de países terceiros, que circulem em redes com bitola de 1 520 ou 1 524 mm e estejam abrangidos por um caso específico previsto na ETI Ruído ou excluídos do âmbito de aplicação desta.

3. Os bónus e os *malus* resultantes da diferenciação das taxas de acesso à via devem assegurar um acesso transparente e não discriminatório à infraestrutura.

4. A diferenciação das taxas de acesso à via em conformidade com o presente regulamento não deve prejudicar a aplicação das regras em matéria de auxílios estatais.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Regime», as disposições que estabelecem as taxas de acesso à via, diferenciadas em função do ruído, a adotar e a aplicar pelos gestores de infraestrutura;

2. «Vagões modernizados», os vagões existentes modernizados com cepos de freio compósitos em conformidade com os requisitos estabelecidos na ETI Ruído;

3. «Vagões silenciosos», os vagões novos ou existentes que respeitam os valores-limite de ruído pertinentes estabelecidos na ETI Ruído;

4. «Vagões ruidosos», os vagões que não respeitam os valores-limite de ruído pertinentes estabelecidos na ETI Ruído;

5. «Comboio ruidoso», um comboio em que a percentagem de vagões ruidosos é superior a 10 %;

6. «Comboio silencioso», um comboio em que a percentagem de vagões silenciosos é igual ou superior a 90 %;

([1]) Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário (JO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

7. «Vagões e locomotivas muito silenciosos», os vagões e locomotivas cujas emissões sonoras são, no mínimo, 3 dB inferiores aos respetivos valores estabelecidos na ETI Ruído;

8. «Bónus para vagões modernizados», um desconto obrigatório nas taxas de acesso à via para as empresas ferroviárias que utilizam vagões modernizados;

9. «Bónus para comboios», um desconto facultativo para as empresas ferroviárias por cada comboio silencioso;

10. «Bónus para vagões ou locomotivas muito silenciosos», um desconto facultativo para as empresas ferroviárias por cada vagão ou locomotiva muito silencioso;

11. «*Malus*», uma sobretaxa facultativa a acrescentar às taxas de acesso à via, a pagar pelas empresas ferroviárias por cada comboio ruidoso.

Artigo 3.º

Regime

1. Com base nas modalidades estabelecidas no presente regulamento, o gestor de infraestrutura deve adotar um regime que diferencie as taxas de utilização da infraestrutura em função do nível de ruído produzido e se aplique a todas as empresas ferroviárias em causa. A aplicação deste regime não deve originar distorções indevidas da concorrência entre empresas ferroviárias nem afetar negativamente a competitividade global do setor do transporte ferroviário de mercadorias.

2. O regime é aplicável até 31 de dezembro de 2021.

Artigo 4.º

Bónus para vagões modernizados

1. Os gestores de infraestrutura devem estabelecer um bónus para as empresas ferroviárias que utilizem vagões modernizados. O nível do bónus deve ser o mesmo em toda a rede do gestor de infraestrutura e aplicar-se a cada vagão modernizado.

2. A base de cálculo do nível do bónus deve ser o número de eixos do vagão e o número de quilómetros percorridos num período determinado pelo gestor de infraestrutura.

3. O nível mínimo do bónus é fixado em 0,0035 euros por eixo-km.

4. Ao estabelecer o nível do bónus, o gestor de infraestrutura poderá ter em conta a inflação, os quilómetros percorridos pelos vagões e os custos de exploração associados à utilização de vagões modernizados.

5. O nível do bónus calculado em conformidade com o n.º 3 e, se for caso disso, com o n.º 4 deve ser estabelecido para um período de um ano, no mínimo.

6. Os gestores de infraestrutura podem decidir anular o bónus ou deduzir do seu valor o valor dos custos de modernização no caso dos vagões que já tenham beneficiado do pagamento de bónus que lhes permitem reembolsar os custos da modernização.

Artigo 5.º

Bónus para comboios

1. Os gestores de infraestrutura podem estabelecer um bónus para as empresas ferroviárias que utilizem comboios silenciosos.

2. Os bónus para comboios devem ser atribuídos a cada comboio silencioso.

3. O montante do bónus para um comboio silencioso deve ser, no máximo, 50 % do valor total dos bónus atribuíveis aos vagões modernizados que integram o comboio, e ser calculado em conformidade com o artigo 4.º.

4. Os bónus para comboios silenciosos devem ser cumuláveis com os bónus a que se referem os artigos 4.º e 6.º.

Artigo 6.º

Bónus para vagões e locomotivas muito silenciosos

1. Os gestores de infraestrutura podem estabelecer um bónus para as empresas ferroviárias que utilizem vagões e locomotivas muito silenciosos.

2. O bónus a que se refere o n.º 1 é aplicável a cada vagão ou locomotiva muito silencioso.

3. O montante do bónus por cada vagão ou locomotiva muito silencioso deve ser proporcional à redução dos níveis de ruído abaixo daqueles valores-limite e atingir, no máximo, 50 % do valor do bónus aplicável aos vagões modernizados, calculado em conformidade com o artigo 4.º.

4. Os bónus para vagões e locomotivas muito silenciosos devem ser cumuláveis com os bónus a que se referem os artigos 4.º e 5.º.

Artigo 7.º

Malus

1. Os gestores de infraestrutura podem estabelecer um *malus* para as empresas ferroviárias que utilizem comboios ruidosos.

2. O *malus* é aplicável a cada comboio ruidoso.

3. O montante total dos *malus* pagos durante o período de vigência do regime não deve ser superior à soma dos bónus a que se referem os artigos 4.º, 5.º e 6.º.

4. Os gestores de infraestrutura devem ser autorizados a não aplicar o n.º 3, desde que no Estado-Membro em causa se aplique no setor do transporte rodoviário de mercadorias uma tarifação similar dos custos do ruído, nos termos do direito da União.

5. Em derrogação ao disposto no artigo 3.º, os Estados-Membros podem decidir continuar a aplicar ou estabelecer um *malus* após o termo da vigência do regime, desde que se aplique uma medida similar no setor do transporte rodoviário de mercadorias, nos termos do direito da União.

6. Ao decidir do estabelecimento e do nível do *malus*, o gestor de infraestrutura pode ter em conta, se for caso disso e depois de consultar as partes interessadas, a vulnerabilidade da zona afetada pelo tráfego ferroviário de mercadorias, em particular a dimensão da população afetada e a sua exposição ao ruído ferroviário ao longo da linha de caminho-de-ferro.

Artigo 8.º

Disposições administrativas

1. Os gestores de infraestrutura são responsáveis pela gestão do regime, incluindo a manutenção das contas dos fluxos financeiros com as empresas ferroviárias. Devem disponibilizar os dados respeitantes a estes fluxos financeiros, a pedido das autoridades nacionais competentes, durante o período de vigência do regime e nos dez anos seguintes ao seu termo.

2. O gestor de infraestrutura deve utilizar os registos existentes e outras ferramentas disponíveis para recolher elementos que comprovem o estado dos vagões ou locomotivas (modernizados, silenciosos ou ruidosos, muito silenciosos).

3. Se os dados a que se refere o n.º 2 não puderem ser recolhidos nos registos ou nas ferramentas, o gestor de infraestrutura deve solicitar às empresas ferroviárias que comprovem o estado dos vagões e das locomotivas que tencionam utilizar.

No que respeita aos vagões modernizados, a empresa ferroviária deve fornecer elementos técnicos ou financeiros que comprovem ter sido efetuada a modernização.

No que respeita aos vagões silenciosos, a empresa ferroviária deve apresentar a autorização de entrada em serviço ou prova equivalente.

No que respeita aos vagões e locomotivas muito silenciosos, a empresa ferroviária deve fornecer elementos comprovativos de que o nível de ruído é mais baixo, incluindo, se for o caso, elementos sobre modificações suplementares efetuadas para redução do ruído.

4. As medidas administrativas adotadas a nível nacional para a gestão dos regimes em vigor podem continuar a ser aplicadas, desde que estejam em conformidade com o presente regulamento.

5. Os custos administrativos do regime não devem ser tomados em consideração na determinação do nível do bónus ou do *malus*.

6. Os gestores de infraestrutura dos Estados-Membros que apliquem o regime devem cooperar, em especial no que se refere à simplificação e harmonização dos procedimentos administrativos para a aplicação da tarifação dos custos dos efeitos do ruído causado pelo material circulante de mercadorias, como previsto no presente regulamento, inclusive no que respeita ao formato dos elementos comprovativos a que se refere o n.º 3.

Artigo 9.º

Notificação

1. Os regimes devem ser notificados à Comissão antes de se tornarem aplicáveis.

2. Até 1 de maio de 2016 e até 1 de maio de cada ano seguinte, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, no mínimo, os seguintes dados respeitantes ao ano civil anterior:

a) número de vagões que beneficiaram do bónus a que se refere o artigo 4.º;

b) número de vagões e locomotivas que beneficiaram do bónus a que se refere o artigo 6.º, se for o caso;

c) número de comboios que beneficiaram do bónus a que se refere o artigo 5.º, se for o caso;

d) número de comboios a que foi aplicado um *malus*, se for o caso;

e) quilómetros percorridos por vagões modernizados no Estado-Membro;

f) estimativa dos quilómetros percorridos por comboios silenciosos e ruidosos no Estado-Membro.

3. A pedido da Comissão, devem ser fornecidos dados suplementares, se disponíveis. Esses dados poderão incluir:

a) o montante total dos bónus atribuídos para vagões modernizados, comboios silenciosos e vagões e locomotivas muito silenciosos;

b) o montante total dos *malus* cobrados;

c) o montante médio dos bónus e *malus* por eixo-km.

Artigo 10.º

Avaliação

1. Até 31 de dezembro de 2018, a Comissão avaliará a aplicação dos regimes, em especial no que respeita aos progressos realizados na modernização de vagões, e o equilíbrio entre os bónus deduzidos e os *malus* já pagos. A Comissão avaliará também o impacto dos regimes criados em conformidade com o presente regulamento na competitividade global do setor do transporte ferroviário de mercadorias, assim como a transferência dos incentivos induzidos pelo regime das empresas ferroviárias para os detentores de vagões.

2. Tendo em conta os resultados da avaliação, a Comissão poderá, se necessário, alterar o presente regulamento, nomeadamente no que respeita ao nível mínimo dos bónus.

Artigo 11.º

Regimes em vigor

1. Os regimes vigentes à data de entrada em vigor do presente regulamento, incluindo os contratos baseados nesses regimes, podem continuar a ser aplicados até 10 de dezembro de 2016. O regime previsto no presente regulamento só pode aplicar-se após o termo dos regimes existentes. Não é necessário pôr termo aos regimes em vigor, caso os gestores de infraestrutura tenham, até 11 de dezembro de 2016, tornado esses regimes e os contratos neles baseados conformes com o presente regulamento.

2. Os gestores de infraestrutura dos Estados-Membros que criaram os regimes a que se refere o n.º 1 podem decidir não aplicar o artigo 3.º, n.º 2, desde que a duração total do regime seja, no mínimo, de seis anos.

Artigo 12.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 16 de junho de 2015.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável nos Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 13 de março de 2015.

Pela Comissão

O Presidente

Jean-Claude JUNCKER