Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►**B** **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)

(GU L 70 del 14.3.2015, pag. 36)

Rettificato da:

►**C1** Rettifica, GU L 239 del 7.9.2016, pag. 4 (2015/429)

▼B

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)

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) ►C1 carri per i quali non sono disponibili freni a ceppi costituiti da materiali compositi conformi alla STI Materiale rotabile — carri merci 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;

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

▼B

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;

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.

▼B

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'analoga 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.

▼B

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.

▼B

2. Entro il 1º maggio 2016 e, successivamente, entro il 1º 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.

▼B

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.