Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2024/327

22.1.2024

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2024/327

av den 19 januari 2024

om upphävande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/429 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 kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/429 ([2]) fastställs de förfaranden som ska följas av infrastrukturförvaltaren för avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter som orsakas av rullande materiel för godstransporter på järnväg. Den är tillämplig när en medlemsstat, i enlighet med artikel 31.5 första stycket i direktiv 2012/34/EU, har beslutat att införa en differentiering av infrastrukturavgifterna för att ta hänsyn till bullernivån från rullande materiel.

(2) Genom genomförandeförordning (EU) 2015/429 ges infrastrukturförvaltare befogenhet att anta bullerdifferentierade avgifter för tillträde till spår (NDTAC) som omfattar bonusar för ”tysta” godsvagnar och en malus för ”bullriga” tågvagnar. Målet är att ge incitament till i synnerhet eftermontering av kompositbromsblock på befintliga godsvagnar genom att möjliggöra ersättning för relevanta kostnader i samband med installationen av dem.

(3) I artikel 3.2 i genomförandeförordning (EU) 2015/429 föreskrivs att bullerdifferentierade avgifter för tillträde till järnvägsspår ska tillämpas till och med den 31 december 2021.

(4) Endast fyra sådana system genomfördes: två medlemsstater införde ett system för bullerdifferentierade avgifter för spårtillträde på grundval av genomförandeförordning (EU) 2015/429, och två medlemsstater, som hade antagit sådana system innan förordningen trädde i kraft, anpassade dessa system i enlighet med artikel 11 i den förordningen. Alla fyra systemen har nu upphört att gälla.

(5) År 2021 offentliggjorde kommissionen ett arbetsdokument med utvärdering av genomförandeförordning (EU) 2015/429 ([3]). I utvärderingen drogs slutsatsen att även om genomförandeförordningens hade en positiv inverkan, var denna ganska begränsad. Det noterades att endast två medlemsstater hade infört ett nytt system för bullerdifferentierade avgifter för spårtillträde efter det att förordningen trätt i kraft, och att det inte var möjligt att avgöra om de skulle ha genomförts även om förordningen inte hade funnits.

(6) Utvärderingen visade att vissa medlemsstater, i stället för att införa system för bullerdifferentierade avgifter för spårtillträde för att minska järnvägsbuller, använde statliga stödordningar för att medfinansiera eftermontering. Dessutom användes andra verktyg, såsom finansiering från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) ([4]), för att uppnå målen i genomförandeförordning (EU) 2015/429.

(7) Med tanke på den begränsade effektiviteten hos de system för bullerdifferentierade avgifter för spårtillträde som genomförs i enlighet med genomförandeförordning (EU) 2015/429, upphörandet av alla sådana system och tillgången till andra EU-rättsliga instrument bör genomförandeförordning (EU) 2015/429 upphävas.

([1]) EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.

([2]) 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 (EUT L 70, 14.3.2015, s. 36).

([3]) Arbetsdokument från kommissionens avdelningar, Evaluation of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/429 and the rules for noise differentiated track access charges [SWD(2021) 72] https://op.europa.eu/o/opportal-service/download-handler?identifier=a48ce71e-8e1f-11eb-b85c-01aa75ed71a1&format=pdf&language=en&productionSystem=cellar&part=

([4]) CEF-finansiering för eftermontering har gjorts tillgänglig i ansökningsomgångarna 2014, 2016, 2019 och 2021. Under dessa omgångar har cirka 216 000 godsvagnar fått kompositbromsblock eftermonterade.

(8) 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

Genomförandeförordning (EU) 2015/429 ska upphöra att gälla.

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 19 januari 2024.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande