

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/429 VAN DE COMMISSIE**van 13 maart 2015****tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte ⁽¹⁾, en met name artikel 31, lid 5,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Volgens het Witboek „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” ⁽²⁾ wordt 10 % van de Europeanen blootgesteld aan aanzienlijke geluidshinder door spoorvervoer, met name van goederentreinen. Geluidshinder is een plaatselijk extern effect dat schadelijk is voor mensen die in de nabijheid van spoorlijnen wonen. De meest kostenefficiënte aanpak bestaat erin milderende maatregelen te treffen aan de bron, waar het geluid wordt geproduceerd. Het lawaai kan met wel 10 dB worden gereduceerd door de vervanging van gietijzeren remblokken door composiet remblokken. Steun voor de uitrusting van wagons met de vanuit economisch oogpunt meest haalbare remtechnologie moet derhalve worden aangemoedigd en voortgezet.
- (2) Het doel van deze verordening is de aanpassing van wagons te stimuleren door de mogelijkheid te creëren om de kosten voor de installatie van composiet remblokken te vergoeden.
- (3) Bij artikel 31, lid 5, van Richtlijn 2012/34/EU is aan de Commissie de bevoegdheid verleend om uitvoeringsmaatregelen vast te stellen die de modaliteiten bevatten voor het opleggen van heffingen voor kosten van geluidshinder, waaronder de looptijd van de heffingen, en die differentiatie van infrastructuurheffingen mogelijk maken om, waar passend, rekening te houden met de gevoeligheid van het betrokken gebied, met name wat betreft de omvang van de getroffen bevolking en treinsamenstellingen die gevolgen hebben voor het niveau van de geluidsemissies („op basis van geluidshinder gedifferentieerde infrastructuurheffingen” of „NDTAC”).
- (4) Deze verordening voorziet in de modaliteiten en het regelgevingskader die ten grondslag moeten liggen aan door infrastructuurbeheerders ingevoerde regelingen met NDTAC („de regeling”). Dit regelgevingskader moet spoorwegondernemingen, houders van wagons en andere belanghebbenden rechtszekerheid bieden en hen ertoe aansporen hun wagons aan te passen. Derhalve worden in deze verordening modaliteiten vastgesteld inzake de looptijd van de regeling, de omvang van de stimuli en gerelateerde regelingen.
- (5) Om de nodige deskundigheid en ondersteuning bijeen te brengen heeft de Commissie in 2011 een werkgroep van deskundigen inzake NDTAC opgezet. De groep, die samengesteld was uit vertegenwoordigers van belangstellende lidstaten, infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, houders van goederenwagons en het maatschappelijk middenveld, heeft waardevolle input geleverd.
- (6) De lidstaten moeten zelf kunnen beslissen of de infrastructuurbeheerder de infrastructuurheffingen overeenkomstig deze verordening dient te koppelen aan de kosten van geluidseffecten.
- (7) Wagons die in overeenstemming zijn met Verordening (EU) nr. 1304/2014 ⁽³⁾ van de Commissie betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — geluidsemissies” (TSI geluidsemissies) en latere wijzigingen daarvan, worden als „stille” wagons beschouwd. Wagons die niet aan de TSI geluidsemissies voldoen, worden als „lawaaierig” beschouwd. Indien een wagon bij de vernieuwing of modernisering wordt uitgerust met gecertificeerde composiet remblokken en geen geluidsbronnen aan de betrokken wagon worden toegevoegd, wordt er vanuit gegaan dat de wagon voldoet aan de TSI geluidsemissies.

⁽¹⁾ PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32.

⁽²⁾ COM(2011) 144.

⁽³⁾ Verordening (EU) nr. 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — geluidsemissies”, tot wijziging van Beschikking 2008/232/EG en tot intrekking van Besluit 2011/229/EU (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 421).

- (8) Sommige wagons kunnen vanwege hun technische kenmerken niet met composiet remblokken worden uitgerust. Die wagons mogen niet onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen.
- (9) Om de concurrentiepositie van het spoor te handhaven, moet de regeling worden ingevoerd in de vorm van een verplichte minimumkorting of een bonus voor spoorwegondernemingen die gebruikmaken van aangepaste wagons. Om dezelfde reden moeten de administratieve procedures tot het strikte minimum worden beperkt.
- (10) Teneinde rekening te houden met de gevoeligheid van de door geluidshinder getroffen zone, en in het bijzonder met de omvang van de bevolking die aan geluidshinder wordt blootgesteld, moeten infrastructuurbeheerders de mogelijkheid krijgen een toeslag (in de vorm van een malus) op te leggen aan spoorwegondernemingen die lawaaierige treinen inzetten. Een malus kan alleen worden ingevoerd wanneer er ook een bonussysteem is ingevoerd. Afhankelijk van de geluidshinder voor de betrokken bevolking, kan om terdege gemotiveerde redenen per lijn of baanvak een verschillende malus worden gehanteerd. Om de algemene concurrentiepositie van het spoor te vrijwaren moet het niveau van de malus beperkt blijven en mag de malus in geen geval hoger liggen dan de toegekende bonus. Een dergelijke beperking is op grond van het EU-recht niet toegestaan indien ook in het wegverkeer de kosten voor geluidshinder worden doorberekend.
- (11) Pas wanneer een trein nagenoeg uitsluitend uit stille wagons bestaat, zal de aanpassing tot een waarneembare geluidsreductie leiden. Geluidsprestaties die de minimumeisen overtreffen en innovatie op het gebied van geluidsreductie worden aangemoedigd. Derhalve moet in de mogelijkheid worden voorzien extra kortingen toe te staan voor „stille” treinen en „zeer stil” rollend materieel.
- (12) Aangezien het stimuleren van een snelle aanpassing een van de belangrijkste doelstellingen van deze verordening is, moet de looptijd van de bonusregeling enerzijds in de tijd worden beperkt, maar anderzijds voldoende lang zijn om voldoende financiële steun te bieden. Derhalve dient de regeling zo snel mogelijk in werking te treden en moet deze in 2021 worden opgeheven. De lidstaten moeten echter de mogelijkheid krijgen om de infrastructuurbeheerder de regeling vanaf een later tijdstip te doen toepassen. De effecten van op de datum van inwerkingtreding van deze verordening bestaande regelingen moeten worden erkend en meegenomen door in passende overgangsmaatregelen te voorzien. De toepassing van NDTAC-regelingen mag in geen geval tot discriminatie tussen spoorwegondernemingen leiden.
- (13) Indien met de aanpassing onvoldoende vooruitgang wordt geboekt, moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen na afloop van de regeling een malus op te leggen op voorwaarde dat voor het wegvervoer een vergelijkbare regeling wordt toegepast. Het opzet van deze malus moet in overeenstemming zijn met de beginselen inzake de internalisering van de externe kosten voor geluidsemissies van alle goederenvervoer en met name het wegvervoer.
- (14) Aangezien wagons doorgaans worden aangepast door de houders ervan, terwijl de spoorwegondernemingen een bonus zouden krijgen, moeten de voordelen worden doorberekend aan de partij die de aanpassingskosten draagt.
- (15) Er zijn verschillende studies uitgevoerd over de aanpassingskosten en de stimuli die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de aanpassingen in samenhang met andere subsidiemogelijkheden kunnen worden uitgevoerd. Uit de ondersteunende effectbeoordeling van de Commissie blijkt dat per askilometer een geharmoniseerde minimumbonus van 0,0035 EUR moet worden gehanteerd. Een dergelijke bonus moet volstaan als stimulans voor de aanpassing van een wagon die gedurende 6 jaar 45 000 km/jaar aflegt en 50 % van de kosten dekken. Er kan een hogere bonus worden toegekend om rekening te houden met het feit dat de exploitatiekosten van een wagon met composiet remblokken hoger liggen en dat sommige wagons in de praktijk minder dan 45 000 km/jaar afleggen.
- (16) Om er enerzijds voor te zorgen dat de aanpassingen sneller worden uitgevoerd en anderzijds het risico op een negatieve impact voor de concurrentiepositie van het spoor zoveel mogelijk te beperken moeten houders van wagons en spoorwegondernemingen worden aangemoedigd om een beroep te doen op de Europese mogelijkheden tot overheidssubsidiëring die zijn gecreëerd bij Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen ⁽¹⁾. Om dezelfde reden moeten lidstaten die besluiten de regeling door de infrastructuurbeheerders te doen toepassen worden aangemoedigd om daarvoor op lidstaatniveau specifieke middelen uit te trekken.
- (17) Om te waarborgen dat er geen discriminerende voorwaarden ontstaan en te voorkomen dat bonussen worden toegekend voor het gebruik van wagons die daar geen recht op geven, moeten infrastructuurbeheerders in kennis worden gesteld van de relevante geluidskennmerken van wagons. Om de administratieve last te beperken moet daartoe gebruik worden gemaakt van de bestaande registers en instrumenten.

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010 (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 129)

- (18) Infrastructuurbeheerders die de regeling toepassen dienen samen te werken om de procedures voor de toepassing van de regeling te vereenvoudigen en te standaardiseren teneinde de administratieve en financiële lasten voor de spoorwegondernemingen te verlichten.
- (19) Deze verordening doet geen afbreuk aan de bepalingen van Richtlijn 2012/34/EU inzake de financiering van infrastructuur, het evenwicht tussen de inkomsten en uitgaven van de infrastructuurbeheerder en de billijke, niet-discriminerende en transparante toegang tot de infrastructuur.
- (20) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het in artikel 62, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Toepassingsgebied

1. Bij deze verordening worden de modaliteiten vastgesteld die de infrastructuurbeheerder dient toe te passen bij de doorberekening van door goederenwagens veroorzaakte geluidskosten.

Zij is van toepassing wanneer een lidstaat, conform het in artikel 29, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde heffingskader, besloten heeft de infrastructuurheffingen te moduleren overeenkomstig artikel 31, lid 5, eerste alinea, van die richtlijn.

2. Deze verordening is niet van toepassing op wagons die aan één van de volgende voorwaarden voldoen:

- a) wagons waarop de TSI geluidsemissies niet van toepassing is op grond van artikel 9 van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾;
- b) wagons waarvoor geen TSI-conforme composietremblokken beschikbaar zijn die zonder verdere wijzigingen van het remsysteem of specifieke testen kunnen worden geïnstalleerd;
- c) uit derde landen afkomstige wagons voor een spoorwijdte van 1 520 of 1 524 mm, die in de TSI geluid zijn aangemerkt als „specifiek geval” waarop die TSI niet van toepassing is.

3. De door de differentiatie van de infrastructuurheffingen gegenereerde bonussen en malussen moeten een niet-discriminerende en transparante toegang tot de infrastructuur waarborgen.

4. De differentiatie van de infrastructuurheffingen op grond van deze verordening mag geen afbreuk doen aan de toepassing van de regels inzake staatssteun.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „regeling”: door de infrastructuurbeheerders aan te nemen en toe te passen bepalingen voor de invoering van aan de geluidsemissies gekoppelde infrastructuurheffingen;
2. „aangepaste wagons”: bestaande wagons die overeenkomstig de TSI geluidsemissies met composiet remblokken zijn uitgerust;
3. „stille wagons”: nieuwe of bestaande wagons die aan de geldende in de TSI geluidsemissies vastgestelde geluidsdrempelwaarden voldoen;
4. „lawaaierige wagons”: die niet voldoen aan in de TSI geluidsemissies vastgestelde geluidsdrempelwaarden;
5. „lawaaierige trein”: een trein die voor meer dan 10 % uit lawaaierige wagons bestaat;
6. „stille trein”: een trein die voor minstens 90 % uit stille wagons is samengesteld;

⁽¹⁾ Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1).

7. „zeer stille wagons en locomotieven”: wagons en locomotieven waarvan de geluidsemisssies minstens 3dB lager liggen dan de in de TSI geluidsemisssies vastgestelde waarden;
8. „bonus voor aangepaste wagons”: een verplichte korting op de infrastructuurheffingen voor spoorwegondernemingen die aangepaste wagons gebruiken;
9. „treinbonus”: een optionele korting voor spoorwegondernemingen voor elke „stille trein”;
10. „bonus voor zeer stille wagons of locomotieven”: een optionele korting voor spoorwegondernemingen voor elke zeer stille wagon of locomotief;
11. „malus”: een optionele toeslag op de infrastructuurheffingen die spoorwegondernemingen voor elke lawaaierige trein dienen te betalen.

Artikel 3

Regeling

1. Op basis van de in deze verordening vervatte modaliteiten stelt de infrastructuurbeheerder een voor alle spoorwegondernemingen geldende regeling vast waarbij de infrastructuurheffing wordt gemoduleerd op basis van het geproduceerde geluid. De toepassing van die regeling mag de concurrentie tussen spoorwegondernemingen niet verstoren of een negatieve invloed hebben op de algemene concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor.
2. Deze regeling geldt tot en met 31 december 2021.

Artikel 4

Bonus voor aangepaste wagons

1. Infrastructuurbeheerders voeren een bonus in voor spoorwegondernemingen die aangepaste wagons gebruiken. Het niveau van de bonus is op het hele netwerk van de infrastructuurbeheerder identiek en geldt voor alle aangepaste wagons.
2. De bonus wordt berekend op basis van het aantal assen van een wagon en het aantal kilometers dat deze in een door de infrastructuurbeheerder bepaalde periode heeft afgelegd.
3. De bonus bedraagt minstens 0,0035 EUR per askilometer.
4. Bij de bepaling van het niveau van de bonus, mag de infrastructuurbeheerder rekening houden met de inflatie, de door wagons afgelegde kilometers en de kosten die de exploitatie van aangepaste wagons meebrengt.
5. Het overeenkomstig lid 3, en desgevallend lid 4, bepaalde niveau van de bonus wordt vastgesteld voor een periode van minstens een jaar.
6. Een infrastructuurbeheerder kan besluiten een bonus te schrappen of te verminderen met het bedrag van de aanpassingskosten waarvoor in het verleden reeds bonussen werden toegekend om die kosten te vergoeden.

Artikel 5

Treinbonus

1. Infrastructuurbeheerders kunnen een bonus invoeren voor spoorwegondernemingen die stille treinen inzetten.
2. Een treinbonus geldt voor alle stille treinen.
3. De bonus voor een stille trein bedraagt maximaal 50 % van de totale waarde van de bonussen voor de aangepaste wagons die in de trein zijn opgenomen als berekend overeenkomstig artikel 4.
4. De bonus voor een stille trein wordt gecumuleerd met de bonussen als bedoeld in de artikelen 4 en 6.

*Artikel 6***Bonus voor zeer stille wagons en locomotieven**

1. Infrastructuurbeheerders kunnen een bonus invoeren voor spoorwegondernemingen die zeer stille treinen en locomotieven inzetten.
2. De in lid 1 bedoelde bonus wordt toegekend voor elke zeer stille wagon en locomotief.
3. De bonus voor elke zeer stille wagon en locomotief is evenredig met de vermindering van de geluidsniveaus ten opzichte van die drempelwaarden en bedraagt maximaal 50 % van de waarde van de bonussen voor aangepaste wagons als berekend overeenkomstig artikel 4.
4. De bonus voor zeer stille wagons en locomotieven wordt gecumuleerd met de bonussen als bedoeld in de artikelen 4 en 5.

*Artikel 7***Malus**

1. Infrastructuurbeheerders kunnen een malus toepassen voor spoorwegondernemingen die lawaaierige treinen inzetten.
2. Een malus geldt voor alle lawaaierige treinen.
3. De totale som van de gedurende de looptijd van de regeling betaalde malussen mag niet hoger liggen dan de som van de in de artikelen 4, 5 en 6 bedoelde bonussen.
4. Infrastructuurbeheerders kunnen ervoor kiezen lid 3 niet te passen indien de kosten voor door het goederenvervoer over de weg veroorzaakte geluidshinder in de betrokken lidstaat overeenkomstig het EU-recht op vergelijkbare wijze worden doorberekend.
5. In afwijking op artikel 3 kunnen lidstaten na het verstrijken van de regeling een malus invoeren of blijven toepassen op voorwaarde dat een vergelijkbare maatregel wordt toegepast voor het goederenvervoer over de weg.
6. Bij de beslissing om een malus in te voeren en de bepaling van het niveau daarvan, kan de infrastructuurbeheerder, desgevallend en na raadpleging van de belanghebbenden, rekening houden met de gevoeligheid van het door het goederenvervoer doorkruiste gebied en met name met de omvang van de getroffen bevolking die langs de spoorlijn aan spoorweglawaai wordt blootgesteld.

*Artikel 8***Administratieve regelingen**

1. Infrastructuurbeheerders zijn verantwoordelijk voor het beheer van de regeling, waaronder het beheer van de rekeningen voor de financiële stromen van en naar spoorwegondernemingen. Tijdens de looptijd van de regeling en tot tien jaar na afloop daarvan stellen zij de gegevens over deze financiële stromen op verzoek van de bevoegde nationale instanties beschikbaar.
2. Infrastructuurbeheerders gebruiken bestaande registers en andere beschikbare instrumenten om informatie te verzamelen over de status van wagons of locomotieven (aangepast, stil, lawaaierig of zeer stil).
3. Indien de in lid 2 bedoelde gegevens niet via registers of instrumenten kunnen worden verzameld, vraagt de infrastructuurbeheerder de spoorwegondernemingen aan te tonen tot welke categorie de door haar gebruikte wagons of locomotieven behoren.

Voor aangepaste wagons verstrekt de spoorwegonderneming technische of financiële bewijzen waaruit blijkt dat de aanpassingen zijn uitgevoerd.

Voor stille wagons verstrekt de spoorwegonderneming een goedkeuring tot indienststelling of een gelijkwaardig bewijs.

Voor zeer stille wagons en locomotieven levert de spoorwegonderneming het bewijs dat het geluidsniveau lager ligt, desgevallend met nadere informatie over de extra geluidsreducerende maatregelen die zijn genomen.

4. Op nationaal niveau ontwikkelde administratieve maatregelen voor het beheer van de bestaande regelingen mogen verder worden toegepast indien deze in overeenstemming zijn met deze verordening.
5. De administratiekosten voor de regeling worden buiten beschouwing gelaten bij het bepalen van het niveau van de bonussen en malussen.
6. Infrastructuurbeheerders van de lidstaten die de regeling toepassen werken samen om de administratieve procedures voor de inning van de door rollend materieel voor goederenvervoer veroorzaakte kosten voor geluidsemisies als bedoeld in deze verordening te vereenvoudigen en te harmoniseren, met inbegrip van het formaat van de in lid 3 bedoelde informatie.

Artikel 9

Kennisgeving

1. De regelingen worden voor hun inwerkingtreding aangemeld bij de Commissie.
2. Tegen 1 mei 2016 en vervolgens 1 mei van elk volgend jaar stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de volgende gegevens voor het vorige kalenderjaar:
 - a) het aantal wagons waarvoor een bonus werd toegekend als bedoeld in artikel 4;
 - b) desgevallend het aantal wagons en locomotieven waarvoor een bonus werd toegekend als bedoeld in artikel 6;
 - c) desgevallend het aantal treinen waarvoor een bonus werd toegekend als bedoeld in artikel 5;
 - d) desgevallend het aantal treinen waarvoor een malus werd toegepast;
 - e) het door aangepaste wagons in de betrokken lidstaat aantal afgelegde kilometers;
 - f) de raming van het door stille en lawaaierige treinen in de betrokken lidstaat aantal afgelegde kilometers,
3. Op verzoek van de Commissie worden andere beschikbare gegevens meegedeeld, zoals:
 - a) de totale som van de bonussen die werden toegekend voor aangepaste wagons, stille treinen en zeer stille wagons en locomotieven;
 - b) de totale som van de geïnde malussen;
 - c) de gemiddelde bonus en malus per as/km.

Artikel 10

Evaluatie

1. Tegen 31 december 2018 evalueert de Commissie de tenuitvoerlegging van de regelingen, met name wat betreft de voortgang met de aanpassing van wagons en het evenwicht tussen de in mindering gebrachte bonussen en reeds betaalde malussen. Bovendien zal de Commissie analyseren welke invloed de op grond van deze verordening ingevoerde regelingen hebben op de algemene concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor en in hoeverre de in het kader van de regeling aan spoorwegondernemingen toegekende bonussen ook de houders van wagons ten goede komen.
2. Rekening houdend met de resultaten van die evaluatie kan de Commissie deze verordening desgevallend wijzigen, met name op het gebied van het minimumniveau van de bonus.

Artikel 11

Bestaande regelingen

1. Op het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening bestaande regelingen, met inbegrip van daarop gebaseerde contracten, mogen tot uiterlijk 10 december 2016 worden toegepast. De regelingen waarin deze verordening voorziet, mogen niet in werking treden voor de bestaande regelingen zijn opgeheven. Bestaande regelingen moeten niet worden ingetrokken indien de infrastructuurbeheerder die regelingen en de daarop gebaseerde contracten tegen 11 december 2016 in overeenstemming heeft gebracht met deze verordening.

2. Infrastructuurbeheerders van lidstaten waar regelingen als bedoeld in lid 1 worden toegepast, kunnen ervoor opteren artikel 3, lid 2, niet toe te passen indien de totale looptijd van die regelingen minstens 6 jaar bedraagt.

Artikel 12

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 16 juni 2015.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 13 maart 2015.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER
