

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)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 31, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Il Libro bianco dal titolo «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» ⁽²⁾ ha indicato che il 10 % della popolazione europea è esposto a un significativo inquinamento acustico dovuto al traffico ferroviario, in particolare quello merci. Il rumore è un effetto esterno localizzato con un impatto sulle persone che vivono in prossimità delle linee ferroviarie. La riduzione del rumore presenta il miglior rapporto costi-benefici quando è realizzata alla fonte, ovvero laddove il rumore è prodotto. La sostituzione dei freni a ceppi in ghisa con freni a ceppi costituiti da materiali compositi può consentire riduzioni del rumore fino a 10 dB. Per questo motivo è opportuno incoraggiare e favorire l'ammodernamento dei carri ferroviari con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità più vantaggioso economicamente disponibile.
- (2) Il presente regolamento mira a incentivare tale ammodernamento consentendo il rimborso dei costi sostenuti per l'installazione di freni a ceppi costituiti da materiali compositi.
- (3) L'articolo 31, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE autorizza la Commissione ad adottare misure di esecuzione che stabiliscono le modalità dettagliate da seguire per l'applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici, inclusa la durata dell'applicazione, e che permettono la differenziazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura in funzione, se del caso, della sensibilità della zona esposta, in particolare in termini di entità della popolazione interessata e composizione del treno, che abbia un impatto sul livello delle emissioni sonore (canoni differenziati per l'accesso alle linee ferroviarie sulla base del rumore prodotto).
- (4) Il presente regolamento stabilisce tali modalità e definisce un quadro normativo adeguato per consentire l'introduzione, e l'applicazione da parte dei gestori dell'infrastruttura, di un regime sui canoni differenziati per l'accesso alle linee ferroviarie sulla base del rumore prodotto («il regime»). Il quadro normativo in parola dovrebbe garantire alle imprese ferroviarie, ai titolari dei carri e ad altri soggetti interessati la certezza del diritto e gli incentivi per procedere all'ammodernamento dei loro carri. Pertanto, le modalità definite dal presente regolamento riguardano la durata del regime, il livello degli incentivi e le disposizioni correlate.
- (5) Al fine di mettere a disposizione le competenze e l'assistenza necessarie, la Commissione ha istituito nel 2011 un gruppo di esperti sui canoni differenziati, composto da rappresentanti degli Stati membri interessati, gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, titolari di carri, rappresentanti della società civile, che ha saputo fornire valide indicazioni.
- (6) Gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere se un gestore dell'infrastruttura possa modificare i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, in conformità al presente regolamento, per tenere conto del costo degli effetti del rumore.
- (7) I carri conformi al regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione ⁽³⁾ relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — rumore» e successive modifiche («STI Rumore») dovrebbero essere considerati a «bassa rumorosità». I carri non conformi alla STI Rumore dovrebbero essere considerati a «rumorosità elevata». Se in fase di rinnovamento o ristrutturazione di un carro, quest'ultimo viene equipaggiato con freni a ceppi certificati costituiti da materiali compositi e non sono aggiunte al carro in questione fonti di emissione sonora, si presume che i requisiti della STI Rumore siano soddisfatti.

⁽¹⁾ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

⁽²⁾ COM(2011) 144 definitivo

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — rumore», che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421).

