

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2015/429 DE LA COMISIÓN****de 13 de marzo de 2015****por el que se establecen las modalidades que hay que seguir para la aplicación de la tarificación del coste de los efectos sonoros****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 31, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» <sup>(2)</sup> indica que el 10 % de la población europea está expuesta a una considerable contaminación acústica provocada por el transporte ferroviario, en particular el de mercancías. El ruido es una externalidad localizada, que afecta a las personas que residen cerca de las vías férreas. Resulta más rentable reducir el ruido en la fuente, allí donde se produce. La sustitución de las zapatas de freno de fundición por zapatas de freno de material compuesto da lugar a una reducción del ruido que puede llegar hasta 10 dB. Por lo tanto, debe fomentarse y desarrollarse el apoyo a la retroadaptación de los vagones con la tecnología de frenado con baja emisión acústica disponible más viable desde el punto de vista económico.
- (2) El presente Reglamento tiene por objeto incentivar dicha retroadaptación, permitiendo el reembolso de los costes aplicables relacionados con la instalación de zapatas de freno de material compuesto.
- (3) El artículo 31, apartado 5, de la Directiva 2012/34/UE facultó a la Comisión para que adopte disposiciones de aplicación en las que se establezcan las modalidades a seguir para la aplicación de la tarificación del coste de los efectos sonoros, incluida la duración de su aplicación, y que permitan la diferenciación de cánones de infraestructura para tener en cuenta, cuando proceda, la sensibilidad de la zona afectada, sobre todo en términos del tamaño de la población afectada y la composición del tren con un impacto en el nivel de las emisiones de ruido («cánones de acceso a las vías modulados en función del ruido»).
- (4) El presente Reglamento fija dichas modalidades y ofrece un marco jurídico adecuado sobre cuya base debe introducirse un régimen que determine los cánones de acceso a las vías modulados en función del ruido (en lo sucesivo, «el régimen») y que deben aplicar los administradores de las infraestructuras. Este marco jurídico debe garantizar a las empresas ferroviarias, los poseedores de los vagones y demás partes interesadas una seguridad jurídica e incentivos para reequipar sus vagones. Por lo tanto, las modalidades establecidas en el presente Reglamento cubrirán toda la duración del régimen, el nivel de los incentivos y las medidas pertinentes.
- (5) Con el fin de proporcionar el asesoramiento y la asistencia necesarios, la Comisión creó en 2011 un grupo de trabajo de expertos en los cánones de acceso a las vías modulados en función del ruido. El grupo estaba compuesto por representantes de los Estados miembros interesados, administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, poseedores de vagones y representantes de la sociedad civil, y su aportación resultó muy valiosa.
- (6) Los Estados miembros han de tener la facultad de decidir si el administrador de infraestructuras debe modificar los cánones por la utilización de infraestructuras, de conformidad con el presente Reglamento, a fin de tener en cuenta el coste de los efectos sonoros.
- (7) Los vagones conformes al Reglamento (UE) n° 1304/2014 de la Comisión <sup>(3)</sup>, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruido» y sus modificaciones posteriores (ETI de ruido), deben ser considerados «silenciosos». Los vagones que no sean conformes a la ETI de ruido deben ser considerados «ruidosos». En caso de que, con motivo de su renovación o modernización, se equipe un vagón con zapatas de freno de material compuesto certificadas y no se le añadan fuentes de ruido nuevas, se considerará que el vagón cumple los requisitos de la ETI de ruido.

<sup>(1)</sup> DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.<sup>(2)</sup> COM(2011) 144.<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n° 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruido» y por el que se modifica la Decisión 2008/232/CE y se deroga la Decisión 2011/229/UE (DO L 356 de 12.12.2014, p. 421).

- (8) Existen vagones que no puedan retroadaptarse con zapatas de freno de material compuesto debido a sus características técnicas. Estos vagones no deben entrar en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.
- (9) Con el fin de mantener la competitividad del sector ferroviario, el régimen debe adoptar la forma de una prima o un descuento mínimo obligatorio para las empresas ferroviarias que utilicen vagones retroadaptados. Con la misma finalidad, los procedimientos administrativos deberían limitarse al estricto mínimo.
- (10) Con el fin de tener en cuenta la sensibilidad de la zona afectada por el ruido, sobre todo en términos del tamaño de la población afectada, los administradores de infraestructuras deben tener la posibilidad de introducir un recargo (que constituye una penalización o *malus*) para las empresas ferroviarias que utilicen trenes ruidosos. Solo podrá introducirse la penalización si se ha introducido también la prima o *bonus*. El nivel del *malus* puede variar en las diferentes líneas y tramos ferroviarios por razones debidamente justificadas, en función, sobre todo, de la exposición al ruido de la población afectada. Con el fin de que no afecte a la competitividad global del sector ferroviario, esta penalización debe ser de un valor limitado y, en cualquier caso, no ser superior a la prima o *bonus*. No obstante, si la tarificación del coste de los efectos sonoros se aplica al transporte de mercancías por carretera, de conformidad con la legislación de la Unión, dicha limitación no debe aplicarse.
- (11) El resultado de la reducción efectiva del ruido gracias a la retroadaptación solo puede ser perceptible cuando la casi totalidad de los vagones de un tren rueden en silencio. Por otra parte, deben fomentarse un mejor comportamiento sonoro más allá del nivel mínimo exigido y la innovación en la reducción del ruido. Por lo tanto, deben autorizarse primas adicionales para los trenes «silenciosos» y el material rodante «muy silencioso».
- (12) Como uno de los principales objetivos del presente Reglamento consiste en ofrecer incentivos para que la retroadaptación se realice con rapidez, la duración del régimen respecto de la prima debe ser limitada y, al mismo tiempo, suficientemente larga para que la ayuda financiera aportada resulte suficiente. Por lo tanto, el régimen debe empezar a aplicarse lo antes posible y terminar de aplicarse en 2021. No obstante, los Estados miembros deben tener la facultad de decidir si los administradores de infraestructuras deben aplicar el régimen después de la fecha de inicio propuesta. Los efectos de los regímenes existentes en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento deben ser reconocidos y tenidos en cuenta mediante el establecimiento de las pertinentes disposiciones transitorias. La aplicación de dichos regímenes no debe en ningún caso dar lugar a ninguna discriminación entre empresas ferroviarias.
- (13) En caso de que el progreso registrado en la retroadaptación no sea satisfactorio, debe permitirse a los Estados miembros aplicar la penalización después de la expiración del período de duración del régimen, a condición de que una medida similar sea aplicada al sector del transporte de mercancías por carretera. El diseño de estas penalizaciones o *malus* debe estar en consonancia con los principios de la internalización de los costes externos del ruido para todos los modos de transporte de mercancías, en particular el transporte por carretera.
- (14) Como los poseedores de vagones suelen estar en condiciones de realizar la retroadaptación de los vagones y las empresas ferroviarias podrían beneficiarse de la prima, los incentivos deben ir a parar a quienes sufraguen los costes de la retroadaptación.
- (15) Diversos estudios han evaluado los costes de este reequipamiento y de la incentivación necesaria que permita la continuación de la retroadaptación relacionándolos con otras posibilidades de financiación. Sobre la base del estudio que complementa la evaluación de impacto de la Comisión, el nivel mínimo armonizado de la prima debe fijarse en 0,0035 EUR por eje por km. Al cubrir el 50 % de los costes aplicables, este importe de prima debe incentivar la retroadaptación de un vagón que recorra 45 000 km al año durante un período de 6 años. Visto que la explotación de un vagón de mercancías con zapatas de freno de material compuesto produce un aumento de los costes de explotación y habida cuenta de que en la práctica es posible que el vagón recorra menos de 45 000 km al año, el importe de la prima podría elevarse para tener en cuenta estos extremos.
- (16) Con el fin de aumentar la rapidez de la retroadaptación y minimizar el riesgo de posibles consecuencias negativas para la competitividad del sector ferroviario, debe animarse a los poseedores de vagones y a las empresas ferroviarias a que aprovechen las posibilidades de financiación pública europea para la retroadaptación previstas en el Reglamento (UE) n° 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa» <sup>(1)</sup>. En la misma línea, debe animarse a los Estados miembros que decidan que los administradores de infraestructuras aplicarán el régimen a poner a disposición los pertinentes fondos nacionales.
- (17) A fin de garantizar unas condiciones no discriminatorias para todas las empresas ferroviarias y de impedir el pago de las primas para la utilización de vagones que no tengan derecho a beneficiarse de ellas, los administradores de infraestructuras deben recibir los datos relativos a las características sonoras aplicables a los vagones. Para reducir la carga administrativa, deben utilizarse a tal fin, cuando existan, los registros existentes y otros instrumentos.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n° 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n° 680/2007 y (CE) n° 67/2010 (DO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

- (18) Los administradores de infraestructuras que apliquen el régimen deben cooperar para simplificar y armonizar los procedimientos relativos al funcionamiento del régimen con el fin de reducir las cargas administrativas y financieras para las empresas ferroviarias.
- (19) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE en lo que se refiere a la financiación de la infraestructura, el equilibrio de los ingresos y los gastos del administrador de la infraestructura y el acceso equitativo, no discriminatorio y transparente a la infraestructura.
- (20) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité contemplado en el artículo 62, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

### **Ámbito de aplicación**

1. El presente Reglamento establece las modalidades que ha de seguir el administrador de la infraestructura para la aplicación de la tarificación del coste de los efectos sonoros causados por el material rodante de mercancías.

Será aplicable cuando un Estado miembro, dentro del marco de tarificación contemplado en el artículo 29, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE haya decidido introducir modificaciones a los cánones de infraestructura con arreglo a lo dispuesto en el artículo 31, apartado 5, párrafo primero, de dicha Directiva.

2. El presente Reglamento no se aplicará a los vagones que cumplan una de las siguientes condiciones:

- a) los vagones sujetos a una excepción a la ETI de ruido, de conformidad con el artículo 9 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>;
- b) los vagones de mercancías para los que no se disponga de zapatas de freno de material compuesto conformes a la ETI de vagones que puedan ser adaptados directamente en el vagón sin ninguna otra modificación del sistema de frenado o ensayos específicos;
- c) los vagones procedentes de terceros países y que circulen por la red de 1 520 o 1 524 mm de ancho de vía y que hayan sido considerados casos específicos en las ETI de ruido o excluidos de su ámbito de aplicación.

3. Las primas y las penalizaciones resultantes de la diferenciación de los cánones de acceso a las vías férreas garantizarán el acceso transparente y no discriminatorio a la infraestructura.

4. La diferenciación de los cánones de acceso a las vías férreas con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas sobre ayudas estatales.

#### *Artículo 2*

### **Definiciones**

A los fines del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «régimen», las disposiciones para establecer cánones de acceso a las vías modulados en función del ruido para ser adoptados y aplicados por los administradores de las infraestructuras;
- 2) «vagones retroadaptados», los vagones existentes reequipados con zapatas de freno de material compuesto de conformidad con los requisitos establecidos en la ETI de ruido;
- 3) «vagones silenciosos», los vagones, nuevos o existentes, que respetan los valores límite de ruido correspondientes establecidos en la ETI de ruido;
- 4) «vagones ruidosos», los vagones que no respetan los valores límite de ruido correspondientes establecidos en la ETI de ruido;
- 5) «tren ruidoso», tren compuesto por más de un 10 % de vagones ruidosos;
- 6) «tren silencioso», tren compuesto de, al menos, un 90 % de vagones silenciosos;

<sup>(1)</sup> Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

- 7) «vagones y locomotoras muy silenciosos», vagones y locomotoras con emisiones sonoras al menos 3 dB inferiores a los valores establecidos en la ETI de ruido.
- 8) «prima para la retroadaptación de los vagones», descuento obligatorio de los cánones de acceso a la infraestructura para las empresas ferroviarias que utilicen vagones de mercancías retroadaptados;
- 9) «prima de tren», descuento opcional para las empresas ferroviarias por cada tren «silencioso»;
- 10) «prima para locomotoras o vagones muy silenciosos», descuento opcional para las empresas ferroviarias por cada vagón y locomotora muy silenciosos;
- 11) «*malus*», un recargo opcional de los cánones de acceso a la infraestructura que deberá ser abonado por las empresas ferroviarias por cada tren ruidoso.

#### Artículo 3

##### **Régimen**

1. Sobre la base de las modalidades establecidas en el presente Reglamento, el administrador de la infraestructura adoptará un régimen que establezca diferencias entre los cánones por utilización de infraestructuras en función del nivel de ruido producido y que sea aplicable a todas las empresas ferroviarias afectadas. La aplicación de este régimen no provocará una distorsión indebida de la competencia entre las empresas ferroviarias ni afectará negativamente a la competitividad global del sector del transporte de mercancías por ferrocarril.
2. El régimen será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2021.

#### Artículo 4

##### **Prima para los vagones retroadaptados**

1. Los administradores de infraestructuras establecerán una prima para las empresas ferroviarias que utilicen vagones retroadaptados. El nivel de la prima será el mismo en toda la red del administrador de infraestructuras, y será aplicable a cada vagón retroadaptado.
2. La base de cálculo del nivel de la prima será igual al número de ejes del vagón y a la cantidad de kilómetros recorridos en un período que determinará el administrador de la infraestructura.
3. El nivel mínimo de la prima queda fijado en 0,0035 EUR por cada eje por km.
4. A la hora de fijar el nivel de la prima, el administrador de la infraestructura podrá tener en cuenta la inflación y el kilometraje recorrido por los vagones y los costes de explotación relacionados con el uso de vagones retroadaptados.
5. El nivel de la prima calculado de conformidad con el apartado 3 y, en su caso, con el apartado 4, se fijará para un año como mínimo.
6. Los administradores de infraestructuras podrán decidir anular o reducir el nivel de la prima por el valor de los costes de la adaptación para los vagones que ya habían recibido pagos de incentivos que les permitan reembolsar los costes de la adaptación.

#### Artículo 5

##### **Prima de tren**

1. Los administradores de infraestructuras podrán establecer una prima para las empresas ferroviarias que utilicen trenes silenciosos.
2. La prima de tren será aplicable a cada tren silencioso.
3. El importe de la prima por cada tren silencioso deberá ser como máximo el 50 % del valor total de las primas aplicables a los vagones retroadaptados que compongan dicho tren y ser calculado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.
4. La prima por tren silencioso se acumulará con las primas a las que hacen referencia los artículos 4 y 6.

#### Artículo 6

##### **Prima por vagones y locomotoras muy silenciosos**

1. Los administradores de infraestructuras podrán establecer una prima para las empresas ferroviarias que utilicen vagones y locomotoras muy silenciosos.
2. La prima a que se refiere el apartado 1 será aplicable a cada uno de los vagones y locomotoras muy silenciosos.
3. El importe de la prima por cada vagón y locomotora muy silenciosos deberá corresponder proporcionalmente a la reducción de niveles de ruido por debajo de estos valores límites y ser como máximo el 50 % del valor de la prima aplicable al vagón retroadaptado, calculado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.
4. La prima por vagones y locomotoras muy silenciosos se acumulará con las primas a las que hacen referencia los artículos 4 y 5.

#### Artículo 7

##### **Malus**

1. Los administradores de infraestructuras podrán establecer una penalización o *malus* para las empresas ferroviarias que utilicen trenes ruidosos.
2. El *malus* será aplicable a cada tren ruidoso.
3. La suma total de los *malus* abonados durante el período de vigencia del régimen, no deberá ser superior a la suma de las primas a las que hacen referencia los artículos 4, 5 y 6.
4. Los administradores de infraestructuras tendrán la posibilidad de no aplicar el apartado 3 si se aplica una tarificación similar del coste de los efectos sonoros al transporte de mercancías por carretera, de conformidad con la legislación de la Unión, en el Estado miembro de que se trate.
5. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, los Estados miembros podrán decidir seguir aplicando o introducir un sistema de *malus* después de finalizado el período de duración del régimen, a condición de que una medida similar se aplique al sector del transporte de mercancías por carretera, de conformidad con la legislación de la Unión.
6. Al decidir sobre la introducción del *malus* y la fijación de su nivel, el administrador de la infraestructura podrá, según proceda y previa consulta a las partes interesadas pertinentes, tener en cuenta la sensibilidad de la zona afectada por el tráfico ferroviario de mercancías, en particular, el tamaño de la población afectada y su exposición al ruido del sistema ferroviario a lo largo de la línea de ferrocarril.

#### Artículo 8

##### **Disposiciones administrativas**

1. Los administradores de infraestructuras serán responsables de la gestión del régimen, incluida la contabilidad de los flujos financieros con las empresas ferroviarias. Facilitarán los datos relativos a estos flujos financieros a petición de las autoridades nacionales competentes, durante el período de aplicación del régimen y durante los diez años siguientes a la expiración del régimen.
2. El administrador de la infraestructura deberá utilizar los registros existentes y otros instrumentos disponibles con el fin de reunir pruebas que demuestren la condición de los vagones o locomotoras (según proceda, retroadaptados, silenciosos o ruidosos, muy silenciosos).
3. Si los datos mencionados en el apartado 2 no pueden obtenerse a partir de los registros o instrumentos, el administrador de la infraestructura pedirá a las empresas ferroviarias que demuestren la condición de los vagones y locomotoras que vayan a utilizar.

En el caso de los vagones de mercancías retroadaptados, la empresa ferroviaria deberá aportar las pruebas técnicas o financieras pertinentes de que se ha realizado la retroadaptación.

En el caso de los vagones silenciosos, la empresa ferroviaria deberá expedir una autorización de entrada en servicio o cualquier otra prueba equivalente.

En el caso de los vagones y locomotoras muy silenciosos, la empresa ferroviaria deberá aportar pruebas que demuestren el menor nivel de ruido, incluyendo, si procede, datos sobre las modificaciones adicionales realizadas para la reducción del ruido.

4. Las medidas administrativas desarrolladas a nivel nacional para la gestión de los regímenes ya existentes podrán seguir aplicándose, siempre que sean conformes con el presente Reglamento.
5. Los costes administrativos del régimen no se tendrán en cuenta a la hora de determinar el nivel de *bonus* y *malus*.
6. Los administradores de infraestructuras de los Estados miembros que apliquen el régimen cooperarán, en particular en lo que se refiere a la simplificación y la armonización de los procedimientos administrativos para la aplicación de la tarificación del coste de los efectos sonoros causados por el material rodante de mercancías, de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento, incluso en el formato de las pruebas contempladas en el apartado 3.

#### Artículo 9

##### Notificación

1. Los regímenes deberán notificarse a la Comisión antes de su aplicación.
2. A más tardar el 1 de mayo de 2016 y, a más tardar, el 1 de mayo de cada año sucesivo, los Estados miembros presentarán a la Comisión, al menos, los datos siguientes correspondientes al año civil anterior:
  - a) el número de vagones que han obtenido la prima a que se refiere el artículo 4;
  - b) si procede, el número de vehículos que han obtenido la prima a que se refiere el artículo 6;
  - c) si procede, el número de trenes que han obtenido la prima a que se refiere el artículo 5;
  - d) si procede, el número de trenes que han obtenido *malus*;
  - e) el kilometraje recorrido por vagones retroadaptados en el Estado miembro de que se trate;
  - f) el kilometraje estimado recorrido por trenes silenciosos y trenes ruidosos en el Estado miembro de que se trate.
3. A petición de la Comisión se facilitarán datos adicionales cuando se disponga de ellos. Estos datos pueden incluir:
  - a) el importe total de las primas concedidas por vagones retroadaptados, trenes silenciosos y vagones y locomotoras muy silenciosos;
  - b) el importe total de los *malus* recaudados;
  - c) el importe medio de *bonus* y *malus* por eje por km.

#### Artículo 10

##### Revisión

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2018, la Comisión evaluará la aplicación de los regímenes, en particular en relación con el progreso realizado en la retroadaptación de los vagones y el equilibrio entre las primas deducidas y los *malus* ya abonados. Además, la Comisión evaluará el impacto de los regímenes establecidos con arreglo al presente Reglamento sobre la competitividad global del sector del transporte de mercancías por ferrocarril y la transmisión de los incentivos inducidos mediante el régimen de las compañías ferroviarias a los poseedores de vagones.
2. Teniendo en cuenta los resultados de la evaluación, la Comisión, si fuera necesario, podrá modificar el presente Reglamento, en particular en relación con los niveles mínimos de prima.

#### Artículo 11

##### Regímenes existentes

1. Los regímenes existentes en la fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento, incluidos los contratos basados en dichos regímenes, podrán seguir aplicándose a más tardar hasta el 10 de diciembre de 2016. El régimen previsto por el presente Reglamento solo puede aplicarse después de que se haya puesto fin a los regímenes existentes. La rescisión de los regímenes existentes no será necesaria si el administrador de infraestructuras ha logrado que el régimen existente y los contratos basados en él sean conformes con el presente Reglamento a más tardar el 11 de diciembre de 2016.

2. Los administradores de las infraestructuras de los Estados miembros que disponían de regímenes contemplados en el apartado 1 podrán decidir no aplicar el artículo 3, apartado 2, siempre y cuando la duración total de sus regímenes sea, como mínimo, de 6 años.

*Artículo 12*

**Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será aplicable a partir del 16 de junio de 2015.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 13 de marzo de 2015.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---