

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/429**z dne 13. marca 2015****o določitvi načinov, ki jih je treba upoštevati pri zaračunavanju stroškov učinkov hrupa****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja ⁽¹⁾ in zlasti člena 31(5) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V beli knjigi „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ ⁽²⁾ je navedeno, da je 10 % evropskega prebivalstva izpostavljenih znatnemu onesnaženju s hrupom iz železniškega prometa, zlasti tovarnega prometa. Hrup je lokalna eksternalija, ki prizadene ljudi, ki živijo v bližini železniških prog. Zmanjšanje je stroškovno najbolj učinkovito pri viru, kjer hrup nastaja. Zamenjava zavornjakov iz litega železa s kompozitnimi zavornjaki lahko zmanjša hrup do 10 dB. Zato bi bilo treba spodbujati in izvajati predelavo obstoječih vagonov z ekonomsko najbolj smiselno zavorno tehnologijo z nizkimi emisijami hrupa, ki je na voljo.
- (2) Namen te uredbe je pospešiti predelavo s tem, da se dopusti povračilo relevantnih stroškov, povezanih z namestitvijo kompozitnih zavornjakov.
- (3) Člen 31(5) Direktive 2012/34/EU je pooblastil Komisijo, da sprejme izvedbene ukrepe, s katerimi določi načine, ki jih je treba upoštevati pri zaračunavanju stroškov učinkov hrupa, vključno s trajanjem njihove uporabe, in omogoči, da se pri diferenciaciji uporabnih za infrastrukturo po potrebi upošteva občutljivost izpostavljenega območja, zlasti v smislu števila izpostavljenih prebivalcev in sestave vlaka, ki vpliva na raven emisij hrupa („pristojbine za dostop do tirov, diferencirane na podlagi hrupa“).
- (4) Ta uredba določa takšne načine in zagotavlja ustrezni pravni okvir, na podlagi katerega bi morali upravljavci infrastrukture uvesti in uporabljati shemo za vzpostavitev pristojbine za dostop do tirov, diferencirane na podlagi hrupa (v nadaljevanju: shema). Ta pravni okvir bi moral prevoznikom v železniškem prometu, imetnikom vagonov in drugim deležnikom jamčiti pravno varnost in spodbude za predelavo njihovih vagonov. Zato načini, določeni s to uredbo, obsegajo trajanje sheme, raven spodbud in povezane ureditve.
- (5) Zaradi zagotavljanja potrebnega strokovnega znanja in pomoči je Komisija leta 2011 vzpostavila delovno skupino strokovnjakov za pristojbine za dostop do tirov, diferencirane na podlagi hrupa. Skupina je bila sestavljena iz predstavnikov zainteresiranih držav članic, upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, imetnikov vagonov in civilne družbe ter je zagotovila pomembne rezultate.
- (6) Države članice bi morale svobodno odločati, ali bi moral upravljavec infrastrukture spremeniti uporabnine za infrastrukturo v skladu s to uredbo, da bi se upoštevali stroški posledic hrupa.
- (7) Vagoni, ki so skladni z Uredbo Komisije (EU) št. 1304/2014 ⁽³⁾ o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ in njenimi poznejšimi spremembami (v nadaljevanju: TSI hrup), bi se morali obravnavati kot „tíhi“. Vagoni, ki niso skladni s TSI hrup, bi se morali obravnavati kot „hrupni“. Če se vagon med obnovo ali nadgradnjo opremlja s certificiranimi kompozitnimi zavornjaki in se vagonu, ki se ocenjuje, ne dodajo drugi viri hrupa, bi bilo treba domnevati, da so zahteve v okviru TSI hrup izpolnjene.

⁽¹⁾ UL L 343, 14.12.2012, str. 32.

⁽²⁾ COM(2011) 144.

⁽³⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 z dne 26. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ ter o spremembi Odločbe 2008/232/ES in razveljavitvi Sklepa 2011/229/EU (UL L 356, 12.12.2014, str. 421).

- (8) Obstajajo vagoni, ki jih zaradi njihovih tehničnih značilnosti ni možno opremiti s kompozitnimi zavornjaki. Ti vagoni ne bi smeli biti zajeti v področje uporabe te uredbe.
- (9) Da se ohrani konkurenčnost železniškega sektorja, bi morala shema biti v obliki minimalnega obveznega popusta ali bonusa za prevoznike v železniškem prometu, ki uporabljajo predelane vagone. Iz istega razloga bi se upravni postopki morali zadržati na minimalni ravni.
- (10) Da bi se upoštevala občutljivost območja, izpostavljenega hrupu, zlasti v smislu števila izpostavljenih prebivalcev, bi morali upravljavci infrastrukture imeti možnost uvesti pribitek (ki predstavlja malus) za prevoznike v železniškem prometu, ki uporabljajo hrupne vlake. Malus se lahko uvede samo tam, kjer je uveden tudi bonus. Stopnja malusa se lahko na različnih železniških progah in odsekih iz ustrezno utemeljenih razlogov spreminja, in sicer v odvisnosti od izpostavljenosti hrupu izpostavljenega prebivalstva. Zato da se ne prizadene splošna konkurenčnost železniškega sektorja, bi malus moral biti omejen in v vsakem primeru ne bi smel biti višji od bonusa. Vendar če se zaračunavanje stroškov učinkov hrupa uporabi za cestni tovorni prevoz v skladu z zakonodajo Unije, se takšna omejitev ne bi smela uporabiti.
- (11) Rezultat učinkovitega zmanjšanja hrupa zaradi predelave je opazen le, ko so skoraj vsi vagoni vlaka tihi. Dodatno bi bilo treba spodbujati boljše lastnosti v zvezi s hrupom, in sicer nad zahtevanim minimumom, ter inovacije za zmanjševanje hrupa. Zato bi bilo treba dopustiti dodatne bonuse za „tihe“ vlake in „zelo tiha“ tirna vozila.
- (12) Ker je eden izmed glavnih ciljev te uredbe zagotoviti spodbude za hitro predelavo, bi bilo treba omejiti trajanje sheme, kar zadeva bonus, hkrati pa bi morala trajati dovolj dolgo, da zagotovi zadostno finančno podporo. Zato bi se shema morala začeti uporabljati čim prej, njena uporaba pa bi se morala končati leta 2021. Vendar bi morale države članice imeti možnost, da se odločijo, ali bi morali upravljavci infrastrukture začeti uporabljati shemo po predlaganem začetnem datumu. Učinek shem, ki že obstajajo na dan začetka veljavnosti te uredbe, bi se moral priznati in upoštevati z ustreznimi prehodnimi določbami. Uporaba takšnih shem na noben način ne bi smela povzročiti diskriminacije med prevozniki v železniškem prometu.
- (13) Če napredek pri predelavi ni zadovoljiv, bi morale države članice imeti možnost uvesti malus po koncu trajanja sheme, pod pogojem, da se podoben ukrep uporablja za sektor cestnega tovornega prevoza. Zasnova tega malusa bi morala biti skladna z načeli internalizacije zunanjih stroškov hrupa za vse načine tovornega prevoza, zlasti za cestni prevoz.
- (14) Ker so običajno imetniki vagonov tisti, ki lahko predelajo vagone, prevozniki v železniškem prometu pa bi imeli koristi od bonusa, bi bilo spodbude treba prenesti na tiste, ki nosijo stroške predelave.
- (15) V različnih študijah so bili ocenjeni stroški predelave in potrebne spodbude, ki bi omogočile predelavo v povezavi z drugimi možnostmi financiranja. Glede na podporno študijo o oceni učinka Komisije, bi minimalna harmonizirana raven bonusa morala biti 0,0035 EUR na os/km. Takšen bonus bi moral spodbuditi predelavo vagonov, ki v šestletnem obdobju na leto prevozijo 45 000 km, tako da se pokrije 50 % relevantnih stroškov. Ob upoštevanju, da je vožnja vagona s kompozitnimi zavornjaki povezana z višjimi obratovalnimi stroški, in glede na to, da vagon lahko na leto prevozi manj kot 45 000 km, bi se bonus lahko povišal, da bi se to vzelo v obzir.
- (16) Da bi se povečala hitrost predelave in minimiziralo tveganje morebitnih negativnih posledic za konkurenčnost železniškega sektorja, bi se imetnike vagonov in prevoznike v železniškem prometu moralo spodbujati k izkoriščanju možnosti za financiranje predelave z evropskimi javnimi sredstvi, ki jih zagotavlja Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope⁽¹⁾. Države članice, ki se odločijo, da bodo upravljavci infrastrukture uporabili shemo, bi se morale z istim namenom spodbujati, da bodo dale na razpolago ustrezna nacionalna sredstva.
- (17) Da se zagotovijo nediskriminatorni pogoji za vse prevoznike v železniškem prometu in preprečijo izplačila bonusov za uporabo vagonov, ki do njih niso upravičeni, bi upravljavci infrastrukture morali prejeti podatke o relevantnih značilnostih vagonov v zvezi s hrupom. Da se zmanjša upravno breme, bi se v ta namen morali uporabljati obstoječi registri in druga orodja, kjer so na voljo.

⁽¹⁾ Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010 (UL L 348, 20.12.2013, str. 129).

- (18) Upravljalci infrastrukture, ki uporabljajo shemo, bi morali sodelovati, da se poenostavijo in harmonizirajo postopki, povezani z delovanjem sheme, z namenom zmanjšanja upravnega in finančnega bremena za prevoznike v železniškem prometu.
- (19) Ta uredba ne bi smela posegati v določbe Direktive 2012/34/EU, kar zadeva financiranje infrastrukture, uravnoteženost prihodkov in izdatkov upravljavcev infrastrukture ter pravičen, nediskriminatoren in pregleden dostop do infrastrukture.
- (20) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora iz člena 62(3) Direktive 2012/34/EU –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Področje uporabe

1. Ta uredba določa načine, ki jih upoštevajo upravljalci infrastrukture, za zaračunavanje stroškov učinkov hrupa, ki jih povzročijo tovorna tirna vozila.

Uporablja se, ko se država članica znotraj okvira za zaračunavanje iz člena 29(1) Direktive 2012/34/EU odloči spremeniti uporabnine za infrastrukturo v skladu s prvim pododstavkom člena 31(5) navedene direktive.

2. Ta uredba se ne uporablja za vagone, ki izpolnjujejo enega izmed naslednjih pogojev:

- (a) zanje velja odstopanje od TSI hrup na podlagi člena 9 Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾;
- (b) zanje ni na voljo kompozitnih zavornjakov, skladnih s TSI vagoni, ki se lahko neposredno namestijo na vagon brez dodatnih sprememb zavornega sistema ali namenskih preskusov;
- (c) izvirajo iz tretjih držav in obratujejo na omrežjih s tirno širino 1 520 ali 1 524 mm ter zanje velja posebna obravnava v okviru TSI hrup ali pa so izvzeti iz njenega področja uporabe.

3. Bonus in malus, ki izvirata iz diferenciranih pristojbin za dostop do tirov, zagotavljata nediskriminatoren in pregleden dostop do infrastrukture.

4. Diferenciacija pristojbin za dostop do tirov na podlagi te uredbe ne posega v uporabo pravil o državni pomoči.

Člen 2

Opredelitev pojmov

Za namene te uredbe se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- 1. „shema“ pomeni določbe, ki vzpostavljajo pristojbine za dostop do tirov, diferencirane na podlagi hrupa, ki jih sprejmejo in uporabljajo upravljalci infrastrukture;
- 2. „predelani vagoni“ pomeni obstoječe vagone, ki so predelani tako, da imajo kompozitne zavornjake v skladu z določbami v TSI hrup;
- 3. „tih vagoni“ pomeni nove ali obstoječe vagone, ki dosegajo ustrezne mejne vrednosti za hrup v TSI hrup;
- 4. „hrupni vagoni“ pomeni vagone, ki presegajo ustrezne mejne vrednosti za hrup v TSI hrup;
- 5. „hrupen vlak“ pomeni vlak, v katerem je več kot 10 % vagonov hrupnih;
- 6. „tih vlak“ pomeni vlak, kjer je vsaj 90 % vagonov tihih;

⁽¹⁾ Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (UL L 191, 18.7.2008, str. 1).

7. „zelo tihi vagoni in lokomotive“ pomeni vagoni in lokomotive z emisijami hrupa, ki so vsaj 3 dB pod ustreznimi vrednostmi v TSI hrup;
8. „bonus za predelane vagoni“ pomeni obvezen popust na uporabnine za infrastrukturo za prevoznike v železniškem prometu, ki uporabljajo predelane vagoni;
9. „bonus za vlak“ pomeni možen popust za prevoznike v železniškem prometu za vsak „tih vlak“;
10. „bonus za zelo tihe vagoni ali lokomotive“ pomeni možen popust za prevoznike v železniškem prometu za vsak zelo tih vagon in lokomotivo;
11. „malus“ pomeni možen pribitek na uporabnine za infrastrukturo, ki ga plačajo prevozniki v železniškem prometu za vsak hrupen vlak.

Člen 3

Shema

1. Na podlagi načinov, določenih s to uredbo, upravljavec infrastrukture sprejme shemo, ki diferencira uporabnine za infrastrukturo glede na raven povzročenega hrupa in ki se uporablja za vse zadevne prevoznike v železniškem prometu. Uporaba te sheme ne povzroča neupravičenega izkrivljanja konkurence med prevozniki v železniškem prometu ali negativnega vpliva na splošno konkurenčnost sektorja železniškega tovornega prometa.
2. Ta shema se uporablja do 31. decembra 2021.

Člen 4

Bonus za predelane vagoni

1. Upravljavci infrastrukture uvedejo bonus za prevoznike v železniškem prometu, ki uporabljajo predelane vagoni. Raven bonusa je enaka na celotnem omrežju upravljavca infrastrukture in se uporablja za vsak predelan vagon.
2. Osnova za izračun ravni bonusa je število osi vagona in število kilometrov, prevoženih v obdobju, ki ga določi upravljavec infrastrukture.
3. Minimalna raven bonusa je 0,0035 EUR na os/km.
4. Pri določitvi ravni bonusa lahko upravljavec infrastrukture upošteva inflacijo, prevožene kilometre vagonov in obratovalne stroške, povezane z uporabo predelanih vagonov.
5. Raven bonusa, izračunana v skladu z odstavkom 3 in, kjer je ustrezno, odstavkom 4, se določi za najmanj 1 leto.
6. Upravljavci infrastrukture se lahko odločijo, da odpravijo ali znižajo raven bonusa, in sicer za znesek stroškov predelave vagonov, za katere so že bili izplačani bonusi, kar omogoča povrnitev stroškov predelave.

Člen 5

Bonus za vlak

1. Upravljavci infrastrukture lahko uvedejo bonus za prevoznike v železniškem prometu, ki uporabljajo tihe vlake.
2. Bonus za vlak se uporablja za vsak tih vlak.
3. Znesek bonusa za tih vlak je največ 50 % skupne vrednosti bonusov, ki se uporabljajo za predelane vagoni, ki sestavljajo ta vlak, in izračunan v skladu s členom 4.
4. Bonus za tih vlak se prišteje k bonusoma iz členov 4 in 6.

Člen 6

Bonus za zelo tihe vagone in lokomotive

1. Upravljavci infrastrukture lahko uvedejo bonus za prevoznike v železniškem prometu, ki uporabljajo zelo tihe vagone in lokomotive.
2. Bonus iz odstavka 1 se uporablja za vsak zelo tih vagon in lokomotivo.
3. Znesek bonusa za vsak zelo tih vagon in lokomotivo sorazmerno ustreza zmanjšanju ravni hrupa pod te mejne vrednosti in ustreza največ 50 % vrednosti bonusa, ki se uporablja za predelane vagone in se izračuna v skladu s členom 4.
4. Bonus za zelo tihe vagone in lokomotive se prišteje k bonusoma iz členov 4 in 5.

Člen 7

Malus

1. Upravljavci infrastrukture lahko uvedejo malus za prevoznike v železniškem prometu, ki uporabljajo hrupne vlake.
2. Malus se uporablja za vsak hrupen vlak.
3. Celotni znesek malusa, izplačanega med trajanjem sheme, ne presega vsote bonusov iz členov 4, 5 in 6.
4. Upravljavcem infrastrukture se dopusti, da ne uporabijo odstavka 3, če se za cestni tovorni prevoz uporabi podobno zaračunavanje stroškov učinkov hrupa v skladu z zakonodajo Unije v zadevni državi članici.
5. Z odstopanjem od člena 3 se lahko države članice odločijo, da bodo po koncu trajanja sheme še naprej uporabljale ali uvedle malus, pod pogojem, da se podoben ukrep uporablja v sektorju cestnega tovornega prevoza v skladu z zakonodajo Unije.
6. Ko se upravljavec infrastrukture odloča o uvedbi malusa in določitvi njegove ravni, lahko, kot je primerno ter po posvetovanju z ustreznimi deležniki, upošteva občutljivost območja, izpostavljenega železniškemu tovornemu prometu, zlasti število izpostavljenih prebivalcev in njihovo izpostavljenost železniškemu hrupu vzdolž železniške proge.

Člen 8

Upravne ureditve

1. Upravljavci infrastrukture so odgovorni za upravljanje sheme, vključno z vodenjem računov v zvezi s finančnimi tokovi s prevozniki v železniškem prometu. Na zahtevo pristojnega nacionalnega organa dajo na voljo vse podatke o teh finančnih tokovih, in sicer v obdobju izvajanja sheme ter v naslednjih desetih letih po njenem preteku.
2. Upravljavec infrastrukture uporablja obstoječe registre in druga razpoložljiva orodja, da zbere dokazila, ki prikazujejo stanje vagonov ali lokomotiv (ustrezno predelani, tihi ali hrupni, zelo tihi).
3. Če podatkov iz odstavka 2 ni možno pridobiti iz registrov ali orodij, upravljavec infrastrukture zahteva od prevoznikov v železniškem prometu, da prikažejo stanje vagonov in lokomotiv, ki jih nameravajo uporabljati.

V primeru predelanih vagonov prevoznik v železniškem prometu predloži ustrezna tehnična in finančna dokazila, da je predelava bila opravljena.

V primeru tihih vagonov prevoznik v železniškem prometu predloži dovoljenje za začetek obratovanja ali drugo enakovredno dokazilo.

V primeru zelo tihih vagonov in lokomotiv prevoznik v železniškem prometu predloži dokazila, ki dokazujejo nižjo raven hrupa, vključno, če je ustrezno, s podrobnostmi o dodatnih opravljenih posegih za zmanjšanje hrupa.

4. Upravni ukrepi, oblikovani na nacionalni ravni za upravljanje obstoječih shem, se lahko uporabljajo, če so skladni s to uredbo.
5. Upravni stroški sheme se ne upoštevajo pri določitvi ravni bonusa in malusa.
6. Upravljalci infrastrukture držav članic, ki uporabljajo shemo, sodelujejo med sabo, zlasti kar zadeva poenostavitev in harmonizacijo upravnih postopkov za zaračunavanje stroškov učinkov hrupa, ki jih povzročajo tovorna tirna vozila, kot je določeno s to uredbo, vključno z obliko dokazil iz odstavka 3.

Člen 9

Priglasitev

1. Sheme se Komisiji priglasijo pred njihovim začetkom uporabe.
2. Do 1. maja 2016 in 1. maja vsako naslednje leto države članice Komisiji sporočijo vsaj naslednje podatke za preteklo koledarsko leto:
 - (a) število vagonov, za katere je veljal bonus iz člena 4;
 - (b) kjer je ustrezno, število vagonov in lokomotiv, za katera je veljal bonus iz člena 6;
 - (c) kjer je ustrezno, število vlakov, za katere je veljal bonus iz člena 5;
 - (d) kjer je ustrezno, število vlakov, za katere je veljal malus;
 - (e) število prevoženih kilometrov predelanih vagonov v zadevni državi članici;
 - (f) ocenjeno število prevoženih kilometrov tihih in hrupnih vlakov v zadevni državi članici.
3. Na zahtevo Komisije se zagotovijo dodatni podatki, kjer so na voljo. Ti podatki lahko obsegajo:
 - (a) celotni znesek bonusov, odobrenih za predelane vagone, tihe vlake ter zelo tihe vagone in lokomotive;
 - (b) celotni znesek zbranih malusov;
 - (c) povprečni bonus in malus na os/km.

Člen 10

Pregled

1. Do 31. decembra 2018 Komisija oceni izvajanje shem, zlasti kar zadeva napredek pri predelavi vagonov ter ravnovesje med odbitimi bonusi in že plačanimi malusi. Dodatno Komisija oceni učinek shem, ki se uvedejo na podlagi te uredbe, na splošno konkurenčnost železniškega tovornega sektorja in prenos spodbud, ustvarjenih s shemo, s prevoznikov v železniškem prometu na imetnike vagonov.
2. Ob upoštevanju rezultatov ocene Komisija lahko po potrebi spremeni to uredbo, zlasti kar zadeva minimalno raven bonusa.

Člen 11

Obstoječe sheme

1. Sheme, ki že obstajajo na dan začetka veljavnosti te uredbe, vključno s pogodbami, sklenjenimi na podlagi teh shem, se lahko uporabljajo najpozneje do 10. decembra 2016. Shema, določena s to uredbo, se lahko uporablja samo potem, ko so prenehale veljati obstoječe sheme. Prenehanje veljavnosti obstoječih shem se ne zahteva, če je upravljalavec infrastrukture do 11. decembra 2016 obstoječo shemo in pogodbe, ki temeljijo na njej, uskladi s to uredbo.

2. Upravljalci infrastrukture iz držav članic, kjer so bile uvedene sheme iz odstavka 1, se lahko odločijo, da ne bodo uporabljali člena 3(2), če je celotno trajanje njihovih shem 6 let ali več.

Člen 12

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 16. junija 2015.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v državah članicah.

V Bruslju, 13. marca 2015

Za Komisijo

Predsednik

Jean-Claude JUNCKER
