

**PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/429****od 13. ožujka 2015.****o utvrđivanju modaliteta za primjenu naplate troškova utjecaja buke****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora <sup>(1)</sup>, a posebno njezin članak 31. stavak 5.,

budući da:

- (1) Bijela knjiga „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” <sup>(2)</sup> pokazala je da je 10 % europskog stanovništva izloženo znatnom zagađenju bukom iz željezničkog prijevoza, posebno teretnog. Buka predstavlja lokaliziran vanjski učinak koji utječe na osobe koje žive u blizini željezničkih pruga. Najučinkovitije je njezino smanjenje na izvoru, gdje buka i nastaje. Zamjena kočnih umetaka od lijevanog željeza kompozitnim kočnim umecima može dovesti do smanjenja buke i do 10 dB. Stoga bi trebalo poticati opremanje vagona ekonomski najisplativijom dostupnom tehnologijom kočenja s niskom razinom buke.
- (2) Cilj je ove Uredbe poticanje opremanja vagona tako što će se omogućiti povrat troškova povezanih s ugradnjom kompozitnih kočnih umetaka.
- (3) Člankom 31. stavkom 5. Direktive 2012/34/EU Komisija je ovlaštena za donošenje provedbenih mjera kojima se utvrđuju modaliteti za primjenu naplate troškova utjecaja buke, uključujući trajanje njezine primjene, i kojima se omogućuje diferencijacija pristojbi za korištenje infrastrukture kako bi se uzeli u obzir, kad je to primjereno, osjetljivost zahvaćenog područja, posebno u pogledu broja pogođenog stanovništva, i sastav vlakova koji utječu na razinu emisije buke („naknade za pristup pruži diferencirane s obzirom na buku” ili „NDTAC”).
- (4) Ovom se Uredbom utvrđuju ti modaliteti i osigurava odgovarajući pravni okvir na temelju kojega bi upravitelji infrastrukture trebali uvesti i primjenjivati program kojim se uspostavljaju naknade za pristup pruži diferencirane s obzirom na buku („program”). Tim bi se pravnim okvirom trebalo željezničkim prijevoznicima, posjednicima vagona i ostalim zainteresiranim stranama jamčiti pravnu sigurnost i poticaje za opremanje njihovih vagona. Stoga modaliteti određeni ovom Uredbom obuhvaćaju trajanje programa, razinu poticaja i povezane mjere.
- (5) U svrhu pružanja potrebnih znanja i potpore Komisija je 2011. osnovala stručnu radnu skupinu za NDTAC. Skupina se sastojala od predstavnika zainteresiranih država članica, upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika, posjednika vagona i civilnog društva te je pružila vrijedan doprinos.
- (6) Države članice trebale bi slobodno odlučivati treba li upravitelj infrastrukture mijenjati pristojbe za korištenje infrastrukture u skladu s ovom Uredbom kako bi se uzeli u obzir troškovi utjecaja buke.
- (7) Vagone sukladne s Uredbom Komisije (EU) br. 1304/2014 <sup>(3)</sup> o tehničkim specifikacijama interoperabilnosti podsustava „željeznička vozila – buka” i njezinim naknadnim izmjenama („TSI za buku”) trebalo bi smatrati „tihima”. Vagone koji nisu u skladu s TSI-jem za buku trebalo bi smatrati „bučnima”. Ako se tijekom obnove ili modernizacije vagon opremi certificiranim kompozitnim kočnim umecima i ako se vagonu koji se ocjenjuje ne dodaju nikakvi izvori buke, tada bi trebalo pretpostaviti da su ispunjeni zahtjevi TSI-ja za buku.

<sup>(1)</sup> SL L 343, 14.12.2012., str. 32.<sup>(2)</sup> COM(2011) 144.<sup>(3)</sup> Uredba Komisije (EU) br. 1304/2014 od 26. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava „željeznička vozila – buka” kojom se izmjenjuje Odluka 2008/232/EZ i stavlja izvan snage Odluka 2011/229/EU (SL L 356, 12.12.2014., str. 421.).

- (8) Neki vagoni zbog svojih tehničkih karakteristika ne mogu biti opremljeni kompozitnim kočnim umecima. Ti vagoni ne bi trebali biti obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe.
- (9) Za očuvanje konkurentnosti željezničkog sektora program bi se trebao provoditi u obliku minimalnog obveznog odbitka ili bonusa za željezničke prijevoznike koji upotrebljavaju opremljene vagone. Iz istog razloga administrativni postupci trebali bi ostati na nužnom minimumu.
- (10) Kako bi se uzela u obzir osjetljivost područja na koje utječe buka, posebno u pogledu broja stanovništva koje je njome pogođeno, upravitelji infrastrukture trebali bi imati mogućnost uvesti dodatnu naknadu (koja predstavlja malus) za željezničke prijevoznike koji upotrebljavaju bučne vlakove. Malus se može uvesti samo ako se uvede i bonus. Iznos malusa može se zbog opravdanih razloga razlikovati na različitim željezničkim prugama i pružnim dionicama, ovisno posebno o izloženosti pogođenog stanovništva buci. Kako se ne bi utjecalo na konkurentnost željezničkog sektora, malus bi trebao biti ograničene vrijednosti i u svakom slučaju ne bi trebao biti veći od bonusa. Međutim, ako se naplata troškova buke primjenjuje na cestovni prijevoz tereta u skladu s pravom Unije, takvo ograničenje ne bi trebalo primjenjivati.
- (11) Rezultat djelotvornog smanjenja buke zbog opremanja vagona može se primijetiti tek kad su gotovo svi vagoni u vlaku tihi. Osim toga, treba promicati inovacije za smanjenje buke i bolje karakteristike po pitanju buke u odnosu na zahtijevani minimum. Stoga bi trebalo dopustiti dodatne bonuse za „tihe” vlakove i za „vrlo tiha” željeznička vozila.
- (12) Budući da je jedan od glavnih ciljeva ove Uredbe osigurati poticaje za brzo opremanje vagona, trajanje programa s obzirom na bonus trebalo bi biti vremenski ograničeno, no istodobno i dovoljno dugo kako bi se pružila dovoljna financijska potpora. Stoga bi program trebalo početi primjenjivati što je prije moguće te okončati njegovu primjenu 2021. Međutim, države članice trebale bi imati mogućnost odlučiti bi li upravitelji infrastrukture trebali primjenjivati taj program nakon predloženog datuma početka. Trebalo bi priznati i uzeti u obzir učinke programa koji su na snazi na dan stupanja na snagu ove Uredbe time što će se osigurati odgovarajuće prijelazne odredbe. Primjena takvih programa ne bi ni u kojem slučaju trebala uzrokovati diskriminaciju pojedinih željezničkih prijevoznika.
- (13) Ako napredak u pogledu opremanja vagona ne zadovoljava, državama članicama trebalo bi dopustiti primjenu malusa nakon isteka programa pod uvjetom da se slična mjera primjenjuje u sektoru cestovnog teretnog prometa. Taj bi malus trebao biti usklađen s načelima internalizacije vanjskih troškova buke za sve načine prijevoza tereta, a posebno cestovnog prijevoza.
- (14) Budući da su posjednici vagona obično ti koji opremaju vagone, a korist od bonusa imali bi željeznički prijevoznici, poticaje treba proslijediti onima koji snose troškove opremanja vagona.
- (15) U mnogim su studijama bili procijenjeni troškovi opremanja vagona i potrebni poticaji kojima bi se omogućilo opremanje u vezi s drugim mogućnostima financiranja. Na temelju Komisijine potporne studije procjene učinka, minimalni usklađeni iznos bonusa treba biti 0,0035 EUR po osovini-km. Taj iznos bonusa trebao bi potaknuti da se opremi vagon koji prelazi 45 000 km godišnje tijekom razdoblja od 6 godina tako što će se njime pokriti 50 % relevantnih troškova. S obzirom na to da se smatra da upotreba vagona s kompozitnim kočnim umecima dovodi do većih operativnih troškova i s obzirom na to da vagon u praksi može prijeći manje od 45 000 km godišnje, iznos bonusa mogao bi se povećati kako bi se to uzelo u obzir.
- (16) Kako bi se povećala brzina opremanja vagona i smanjio rizik mogućih negativnih posljedica za konkurentnost željezničkog sektora, trebalo bi poticati posjednike vagona i željezničke prijevoznike da iskoriste mogućnosti europskog javnog financiranja za opremanje vagona koje su predviđene Uredbom (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(1)</sup> o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe. U istu svrhu države članice koje odluče da će upravitelji infrastrukture primjenjivati taj program treba poticati na to da osiguraju dostupnost relevantnih nacionalnih sredstava.
- (17) Kako bi se omogućili nediskriminirajući uvjeti za sve željezničke prijevoznike i spriječila isplata bonusa za upotrebu vagona koji nemaju pravo na njih, upravitelji infrastrukture trebali bi dobiti podatke o odgovarajućim karakteristikama teretnih vagona u pogledu buke. Radi smanjivanja administrativnog opterećenja, u tu bi se svrhu trebali upotrebljavati, gdje je to moguće, postojeći registri i drugi alati.

<sup>(1)</sup> Uredba (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, izmjeni Uredbe (EU) br. 913/2010 i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010 (SL L 348, 20.12.2013., str. 129.).

- (18) Upravitelji infrastrukture koji primjenjuju program trebali bi surađivati kako bi pojednostavili i uskladili postupke povezane s funkcioniranjem programa u cilju smanjenja administrativnog i financijskog opterećenja željezničkih prijevoznika.
- (19) Ovom se Uredbom ne dovode u pitanje odredbe Direktive 2012/34/EU u pogledu financiranja infrastrukture, uravnoteženosti prihoda i rashoda upravitelja infrastrukture te pravedan, nediskriminirajući i transparentan pristup infrastrukturi.
- (20) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora iz članka 62. stavka 3. Direktive 2012/34/EU,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

#### Članak 1.

##### Područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju modaliteti koje upravitelj infrastrukture treba slijediti za primjenu naplate troškova utjecaja buke koju uzrokuju teretna željeznička vozila.

Primjenjuje se kad država članica, unutar okvira za izračun pristojbe iz članka 29. stavka 1. Direktive 2012/34/EU, odluči uvesti izmjene pristojbi za korištenje infrastrukture u skladu s člankom 31. stavkom 5. prvim podstavkom te Direktive.

2. Ova se Uredba ne primjenjuje na vagone koji ispunjuju jedan od sljedećih uvjeta:

- (a) vagoni za koje vrijedi odstupanje od TSI-ja za buku u skladu s člankom 9. Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(1)</sup>;
- (b) vagoni za koje ne postoje kompozitni kočni umeci u skladu s TSI-jem za buku koji se mogu izravno ugraditi na vagone bez daljnje izmjene kočnog sustava ili posebnih ispitivanja;
- (c) vagoni koji dolaze iz trećih zemalja i prometuju na željezničkoj mreži sa širinom kolosijeka 1 520 mm ili 1 524 mm i kojima je dodijeljen poseban status u TSI-ju za buku ili su isključeni iz njegova područja primjene.

3. Bonusi i malusi koji proizlaze iz diferencijacije naknada za pristup pruži osiguravaju nediskriminirajući i transparentan pristup infrastrukturi.

4. Diferencijacijom naknada za pristup pruži u skladu s ovom Uredbom ne dovodi se u pitanje primjena pravila o državnim potporama.

#### Članak 2.

##### Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- 1. „program” znači odredbe o uspostavi naknade za pristup pruži diferencirane s obzirom na buku koje upravitelji infrastrukture moraju donijeti i primjenjivati;
- 2. „opremljeni vagoni” znači postojeći vagoni opremljeni kompozitnim kočnim umecima u skladu sa zahtjevima iz TSI-ja za buku;
- 3. „tihi vagoni” znači novi ili postojeći vagoni koji poštuju relevantne granične vrijednosti buke utvrđene u TSI-ju za buku;
- 4. „bučni vagoni” znači vagoni koji ne poštuju relevantne granične vrijednosti buke utvrđene u TSI-ju za buku;
- 5. „bučan vlak” znači vlak koji se sastoji od više od 10 % bučnih vagona;
- 6. „tih vlak” znači vlak sastavljen od najmanje 90 % tihih vagona;

<sup>(1)</sup> Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.).

7. „vrlo tihi vagoni i lokomotive” znači vagoni i lokomotive čija je emisija buke najmanje 3 dB ispod relevantnih vrijednosti utvrđenih u TSI-ju za buku;
8. „bonus za opremljene vagone” znači obvezan popust na naknade za pristup infrastrukturi za željezničke prijevoznike koji upotrebljavaju opremljene vagone;
9. „bonus za vlakove” znači neobvezan popust za željezničke prijevoznike za svaki „tihi vlak”;
10. „bonus za vrlo tihe vagone ili lokomotive” znači opcionalni popust za željezničke prijevoznike za svaki vrlo tih vagon i lokomotivu;
11. „malus” znači neobvezna dodatna naknada uz naknadu za pristup infrastrukturi koju plaćaju željeznički prijevoznici za svaki bučni vlak.

#### Članak 3.

##### **Program**

1. U skladu s modalitetima određenima u ovoj Uredbi upravitelj infrastrukture uspostavlja program koji se primjenjuje na sve predmetne željezničke prijevoznike i kojim se vrši diferencijacija naknada za pristup infrastrukturi ovisno o nastaloj razini buke. Primjena ovog programa ne smije dovesti do neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja između željezničkih prijevoznika ili negativno utjecati na cjelokupnu konkurentnost sektora teretnog željezničkog prijevoza.
2. Program se primjenjuje do 31. prosinca 2021.

#### Članak 4.

##### **Bonus za opremljene vagone**

1. Upravitelji infrastrukture uvode bonus za željezničke prijevoznike koji upotrebljavaju opremljene vagone. Iznos bonusa mora biti isti za čitavu mrežu upravitelja infrastrukture i primjenjiv je na svaki opremljeni vagon.
2. Osnova za izračun iznosa bonusa je broj osovina vagona i broj prijeđenih kilometara u razdoblju koje odredi upravitelj infrastrukture.
3. Najniži iznos bonusa je 0,0035 EUR po osovini-km.
4. Pri određivanju iznosa bonusa upravitelj infrastrukture može uzeti u obzir inflaciju, kilometražu koju su prešli vagoni i operativne troškove povezane s upotrebom opremljenih vagona.
5. Iznos bonusa koji se izračunava u skladu sa stavkom 3. i, prema potrebi, stavkom 4. određuje se za razdoblje od najmanje 1 godine.
6. Upravitelji infrastrukture mogu odlučiti ne primijeniti ili smanjiti iznos bonusa za vrijednost troškova opremanja vagona za koje su već isplaćeni bonusi kojima se omogućuje naknada troškova opremanja.

#### Članak 5.

##### **Bonus za vlakove**

1. Upravitelji infrastrukture mogu uvesti bonus za željezničke prijevoznike koji upotrebljavaju tihe vlakove.
2. Bonus za vlakove primjenjuje se na svaki tihi vlak.
3. Iznos bonusa za tihi vlak iznosi najviše 50 % ukupne vrijednosti bonusa koji se primjenjuju na opremljene vagone od kojih se sastoji vlak i izračunava se u skladu s člankom 4.
4. Dodatak za tihi vlak zbraja se s bonusima iz članaka 4. i 6.

*Članak 6.***Bonus za vrlo tihe vagone i lokomotive**

1. Upravitelji infrastrukture mogu uvesti bonus za željezničke prijevoznike koji upotrebljavaju vrlo tihe vagone i lokomotive.
2. Bonus naveden u stavku 1. primjenjuje se na svaki vrlo tihi vagon i lokomotivu.
3. Iznos bonusa za svaki vrlo tihi vagon i lokomotivu razmjerno odgovara smanjenju razine buke ispod tih graničnih vrijednosti i iznosi najviše 50 % iznosa bonusa koji se primjenjuje za opremljene vagone izračunanog u skladu s člankom 4.
4. Bonus za vrlo tihe vagone i lokomotive zbraja se s bonusima navedenima u člancima 4. i 5.

*Članak 7.***Malus**

1. Upravitelji infrastrukture mogu uvesti malus za željezničke prijevoznike koji upotrebljavaju bučne vlakove.
2. Malus se primjenjuje na svaki bučni vlak.
3. Ukupni zbroj malusa plaćenog tijekom trajanja programa ne smije biti veći od zbroja bonusa navedenih u člancima 4., 5. i 6.
4. Upravitelji infrastrukture smiju ne primjenjivati stavak 3. ako se slična naplata troškova buke primjenjuje na cestovni prijevoz tereta u skladu s pravom Unije u dotičnoj državi članici.
5. Odstupajući od članka 3., države članice mogu odlučiti nastaviti primjenjivati malus ili ga uvesti nakon isteka programa pod uvjetom da se slične mjere primjenjuju na sektor cestovnog prijevoza tereta u skladu s pravom Unije.
6. Pri odlučivanju o uvođenju malusa i pri određivanju njegova iznosa upravitelj infrastrukture može, prema potrebi i nakon savjetovanja s relevantnim dionicima, uzeti u obzir osjetljivost područja na koje utječe željeznički prijevoz robe, posebno broj pogođenog stanovništva i njegovu izloženost željezničkoj buci duž željezničke pruge.

*Članak 8.***Administrativne mjere**

1. Upravitelji infrastrukture odgovorni su za upravljanje programom, uključujući vođenje računovodstva financijskih tokova sa željezničkim prijevoznicima. Na zahtjev nadležnih nacionalnih tijela oni stavljaju na raspolaganje podatke o tim financijskim tokovima tijekom razdoblja primjene programa i tijekom deset godina nakon isteka programa.
2. Upravitelji infrastrukture upotrebljavaju postojeće registre i ostale dostupne alate kako bi se prikupili dokazi kojima se dokazuje status vagona ili lokomotiva (opremljeni, tihi ili bučni, vrlo tihi).
3. Ako se podaci iz stavka 2. ne mogu prikupiti iz registara ili alata, upravitelj infrastrukture mora zatražiti od željezničkih prijevoznika da dokažu status vagona i lokomotiva koje namjeravaju upotrebljavati.

U slučaju opremljenih vagona, željeznički prijevoznik mora dostaviti relevantne tehničke ili financijske dokaze da su vagoni opremljeni.

U slučaju tihih teretnih vagona, željeznički prijevoznik mora dostaviti odobrenje za puštanje u uporabu ili neki drugi istovjetan dokaz.

U slučaju vrlo tihih vagona i lokomotiva, željeznički prijevoznik mora dostaviti dokaze kojima se dokazuje niža razina buke, uključujući, prema potrebi, pojedinosti o izvedenim dodatnim izmjenama za smanjenje buke.

4. Administrativne mjere za upravljanje postojećim programima razvijene na nacionalnoj razini mogu se nastaviti primjenjivati sve dok su u skladu s ovom Uredbom.

5. Administrativni troškovi programa ne uzimaju se u obzir kod određivanja iznosa bonusa i malusa.

6. Upravitelji infrastrukture država članica koje primjenjuju program moraju surađivati, a posebno u pogledu pojednostavljenja i usklađivanja administrativnih postupaka za primjenu naplate troškova utjecaja buke koje uzrokuju teretna željeznička vozila, kako je propisano ovom Uredbom, uključujući oblik dokaza iz stavka 3.

#### Članak 9.

##### Obavješćivanje

1. O programima je potrebno obavijestiti Komisiju prije njihove primjene.
2. Do 1. svibnja 2016. i do 1. svibnja svake sljedeće godine države članice dostavljaju Komisiji najmanje sljedeće podatke za prethodnu kalendarsku godinu:
  - (a) broj vagona koji podliježu bonusu iz članka 4.;
  - (b) prema potrebi, broj vagona i lokomotiva koji podliježu bonusu iz članka 6.;
  - (c) prema potrebi, broj vlakova koji podliježu bonusu iz članka 5.;
  - (d) prema potrebi, broj vlakova koji podliježu malusu;
  - (e) broj kilometara koje su prešli opremljeni vagoni u predmetnoj državi članici;
  - (f) procjenu broja kilometara koje su prešli tihi i bučni vlakovi u predmetnoj državi članici.
3. Na zahtjev Komisije dostavljaju se dodatni podaci ako su dostupni. Ti podaci mogu uključivati:
  - (a) ukupan iznos bonusa dodijeljenog opremljenim vagonima, tihim vlakovima te vrlo tihim vagonima i lokomotivama;
  - (b) ukupan iznos prikupljenog malusa;
  - (c) prosječan iznos bonusa i malusa po osovini-km.

#### Članak 10.

##### Preispitivanje

1. Do 31. prosinca 2018. Komisija ocjenjuje provedbu programa, osobito kad je riječ o napretku u pogledu opremanja vagona i ravnoteži između odbijenog bonusa i već plaćenog malusa. Usto, Komisija će ocijeniti učinak programa uvedenih u skladu s ovom Uredbom na ukupnu konkurentnost sektora željezničkog prijevoza tereta i na preusmjeravanje poticaja dodijeljenih u skladu s programom sa željezničkih prijevoznika na posjednike vagona.
2. Uzimajući u obzir rezultate procjene, Komisija može, ako je to potrebno, izmijeniti ovu Uredbu, posebno u odnosu na minimalni iznos bonusa.

#### Članak 11.

##### Postojeći programi

1. Postojeći programi na dan stupanja na snagu ove Uredbe, uključujući ugovore koji se temelje na takvim programima, mogu se nastaviti primjenjivati najkasnije do 10. prosinca 2016. godine. Program predviđen ovom Uredbom može se primijeniti tek nakon što se završe postojeći programi. Okončanje postojećih programa ne zahtijeva se ako upravitelj infrastrukture do 11. prosinca 2016. uskladi postojeći program i ugovore koji se na njemu temelje s ovom Uredbom.

2. Upravitelji infrastrukture iz država članica koje su imale uspostavljene sustave iz stavka 1. mogu odlučiti da neće primjenjivati članak 3. stavak 2. pod uvjetom da ukupno trajanje njihovih programa iznosi najmanje 6 godina.

*Članak 12.*

**Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 16. lipnja 2015.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 13. ožujka 2015.

*Za Komisiju*

*Predsjednik*

Jean-Claude JUNKER

---