PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2015/429

ze dne 13. března 2015,

kterým se stanoví pravidla zohledňování nákladů způsobených emisemi hluku

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru ([1]), a zejména na čl. 31 odst. 5 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V bílé knize „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ ([2]) se uvádí, že 10 % evropské populace je vystaveno významnému hlukovému znečištění ze železniční dopravy, způsobeného zejména nákladní dopravou. Hluk je místně omezená externalita, jež se dotýká osob, které žijí v blízkosti železničních tratí. Nákladově nejefektivnějším způsobem se jejího snížení dosáhne u zdroje, kde hluk vzniká. Nahradí-li se litinové brzdové špalíky kompozitními brzdovými špalíky, je možné hluk snížit až o 10 dB. Měla by se tedy podporovat a provádět modernizace vozů ekonomicky nejživotaschopnější dostupnou technologií nízkohlučného brzdění.

(2) Cílem tohoto nařízení je vytvořit pobídky pro modernizaci vozů tím, že se umožní proplacení příslušných nákladů spojených s instalací kompozitních brzdových špalíků.

(3) Podle čl. 31 odst. 5 směrnice 2012/34/EU má Komise pravomoc přijmout prováděcí opatření stanovující způsoby uplatňování zpoplatnění za náklady vzniklé působením hluku, včetně doby trvání tohoto uplatňování a umožňující, aby odstupňování poplatků za infrastrukturu případně zohlednilo citlivost dotčené oblasti, zejména vzhledem k velikosti dotčené populace a řazení vlaku a jeho dopadu na úroveň emisí hluku („poplatky za přístup k infrastruktuře v závislosti na emisích hluku“).

(4) Toto nařízení stanoví taková pravidla a poskytuje vhodný právní rámec, na jehož základě by provozovatelé infrastruktury měli zavést a provádět režim poplatků za přístup k infrastruktuře v závislosti na emisích hluku (dále jen „režim“). Tento právní rámec by měl železničním podnikům, držitelům kolejových vozidel a jiným zúčastněným stranám zaručit právní jistotu a pobídky, aby své vozy modernizovali. Pravidla stanovená v tomto nařízení se proto vztahují na dobu trvání režimu, úroveň pobídek a související opatření.

(5) Za účelem poskytnutí potřebných odborných znalostí a pomoci vytvořila Komise v roce 2011 odbornou pracovní skupinu pro poplatky za přístup k infrastruktuře v závislosti na emisích hluku. Skupina sestávala ze zástupců zúčastněných členských států, provozovatelů infrastruktury, železničních podniků, držitelů kolejových vozidel a občanské společnosti a stala se zdrojem cenných informací.

(6) Členské státy by měly mít možnost rozhodnout, zda by měl provozovatel infrastruktury upravit poplatky za infrastrukturu v souladu s tímto nařízením za účelem zohlednění nákladů způsobených emisemi hluku.

(7) Vozy, které jsou v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1304/2014 ([3]) o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ a jeho následnými změnami (dále jen TSI „Hluk“), by měly být považovány za „nehlučné“. Vozy, které nejsou v souladu s TSI „Hluk“ by měly být považovány za „hlučné“. Je-li během obnovy nebo modernizace vůz vybaven certifikovanými kompozitními brzdovými špalíky a nejsou-li posuzovanému vozu přidány žádné zdroje hluku, pak by požadavky TSI „Hluk“ měly být považovány za splněné.

([1]) Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.
([2]) KOM(2011) 144.
([3]) Nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“, kterou se mění rozhodnutí 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutí 2011/229/EU (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 421).

(8) Existují vozy, jež kvůli jejich technickým vlastnostem pomocí kompozitních brzdových špalíků modernizovat nelze. Tyto vozy by neměly spadat do oblasti působnosti tohoto nařízení.

(9) Aby byla zachována konkurenceschopnost odvětví železniční dopravy, měl by mít režim podobu minimální povinné slevy nebo bonusu pro železniční podniky používající modernizované vozy. Ze stejného důvodu by měly být správní postupy omezeny na nezbytné minimum.

(10) Aby byla zohledněna citlivost oblasti zasažené hlukem, zejména pokud jde o velikost dotčené populace, měli by mít provozovatelé infrastruktury možnost zavést příplatek (*malus*) pro železniční podniky používající hlučné vlaky. *Malus* lze zavádět pouze tam, kde je rovněž zaveden *bonus*. Úroveň *malusu* se může na různých železničních tratích nebo úsecích z řádně odůvodněných příčin lišit, zejména v závislosti na tom, do jaké míry je dotčené obyvatelstvo hluku vystaveno. Aby nebyla dotčena celková konkurenceschopnost odvětví železniční dopravy, měla by být hodnota *malusu* omezena a v žádném případě by neměla převyšovat *bonus*. Jsou-li však náklady způsobené hlukem zohledněny v silniční nákladní dopravě v souladu s právem Unie, toto omezení by se nemělo uplatnit.

(11) Výsledek účinného snižování hluku v důsledku modernizace vozů se stává patrným až tehdy, kdy jsou nehlučné téměř všechny vozy, z nichž se vlak skládá. Navíc by se mělo podporovat, aby se emise hluku snižovaly více než jen na požadované minimum, a rovněž je třeba v oblasti snižování hluku stimulovat inovace. Proto by měly být povoleny dodatečné bonusy za „nehlučné“ vlaky a „velmi tichá“ kolejová vozidla.

(12) Protože jedním z hlavních cílů tohoto nařízení je poskytnout pobídky pro rychlou modernizaci vozů, měla by doba trvání režimu nabízejícího bonus být časově omezena, zároveň by však měla platit dosti dlouho na to, aby poskytla dostatečnou finanční podporu. Režim by proto měl začít platit co nejdříve a být ukončen v roce 2021. Členské státy by však měly mít možnost rozhodnout, zda by provozovatelé infrastruktury měli režim uplatňovat po navrhovaném datu zahájení. Účinky režimů existujících ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost by měly být uznány a zohledněny a pro tento účel by se měla stanovit vhodná přechodná ustanovení. Uplatnění takových režimů by v žádném případě nemělo vést k diskriminaci některých železničních podniků.

(13) V případě, že pokrok v modernizaci vozů nebude uspokojivý, měly by mít členské státy možnost uplatňovat *malus* i po skončení platnosti režimu za podmínky, že se podobné opatření použije v odvětví silniční nákladní dopravy. Koncepce tohoto *malusu* by měla splňovat zásady internalizace externích nákladů způsobených hlukem pro všechny druhy nákladní dopravy, zejména dopravy silniční.

(14) Protože vozy obvykle modernizují držitelé železničních vozů, avšak bonus by připadl železničním podnikům, měly by se pobídky přenést na ty, kdo nesou náklady za modernizaci.

(15) Existují různé studie nákladů na modernizaci a nezbytných pobídek, které by umožnily další modernizaci ve spojení s dalšími možnostmi financování. Na základě podpůrné studie posouzení dopadů vypracované Komisí, by minimální harmonizovaná úroveň bonusu měla být stanovena na 0,0035 EUR na nápravu na km. Tato výše bonusu by měla motivovat modernizaci vozu, který po dobu 6 let ročně urazí vzdálenost 45 000 km, neboť by měla pokrýt 50 % příslušných nákladů. Protože se má za to, že provoz vozů s kompozitními brzdovými špalíky má za následek vyšší provozní náklady, a protože je možné, že vůz ve skutečnosti urazí méně než 45 000 km ročně, bonus by mohl být navýšen, aby se tyto skutečnosti zohlednily.

(16) Aby se modernizace vozů zrychlila a minimalizovalo se riziko možných negativních důsledků pro konkurenceschopnost odvětví železniční dopravy, držitelé vozů a železniční podniky by měly být vybízeny k tomu, aby pro modernizaci vozů využívaly možnosti evropského veřejného financování, jež se jim nabízí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ([1]), kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy. Za stejným účelem by členské státy, které rozhodnou, aby provozovatelé infrastruktury tento režim používali, měly být vybízeny k tomu, aby uvolnily příslušné vnitrostátní finanční prostředky.

(17) Aby byly zajištěny rovné podmínky pro všechny železniční podniky a zabránilo se vyplácení bonusů za použití vozů, které na ně nemají nárok, měli by provozovatelé infrastruktury obdržet údaje týkající se příslušných hlukových charakteristik vozů. V zájmu snížení administrativní zátěže, by se pro tento účel měly použít stávající registry a další nástroje, jsou-li k dispozici.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129).

(18) Provozovatelé infrastruktury, kteří režim uplatňují, by měli spolupracovat s cílem zjednodušit a harmonizovat postupy týkající se fungování režimu, čímž by se omezila administrativní a finanční zátěž pro železniční podniky.

(19) Tímto nařízením by neměla být dotčena ustanovení směrnice 2012/34/EU týkající se financování infrastruktury, vyváženosti příjmů a výdajů provozovatele infrastruktury a spravedlivého, nediskriminačního a transparentního přístupu k infrastruktuře.

(20) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v čl. 62 odst. 3 směrnice 2012/34/EU,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví pravidla, podle nichž mají provozovatelé infrastruktury zohledňovat náklady způsobené emisemi hluku z nákladních kolejových vozidel.

Nařízení se použije, pokud se členský stát jako součást rámce zpoplatnění uvedeného v čl. 29 odst. 1 směrnice 2012/34/EU rozhodl zavést úpravu poplatků za infrastrukturu v souladu s čl. 31 odst. 5 prvním pododstavcem uvedené směrnice.

2. Toto nařízení se nevztahuje na vozy, které splňují jednu z následujících podmínek:

a) vozy, na něž se vztahuje výjimka z TSI „Hluk“ podle článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ([1]);

b) vozy, pro které neexistují kompozitní brzdové špalíky, jež by vyhovovaly TSI pro vozy a jež by bylo možné do vozu přímo nainstalovat bez dalších úprav brzdného systému či zvláštních zkoušek;

c) vozy, jež pocházejí ze třetích zemí, pohybují se na železniční síti s rozchodem koleje 1 520 nebo 1 524 mm a jsou v TSI Hluk považovány za zvláštní případ nebo jsou z jejího rozsahu vyloučeny.

3. Bonus a malus plynoucí z rozlišení poplatků za přístup k infrastruktuře zajišťuje nediskriminační a transparentní přístup k infrastruktuře.

4. Rozlišením poplatků za přístup k infrastruktuře podle tohoto nařízení není dotčeno uplatňování pravidel státní podpory.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí následující definice:

1) „režimem“ se rozumí ustanovení, kterými se stanoví poplatky za přístup k infrastruktuře v závislosti na emisích hluku, jež mají provozovatelé infrastruktury přijmout a uplatňovat;

2) „modernizovanými vozy“ se rozumí stávající vozy dodatečně vybavené kompozitními brzdovými špalíky v souladu s požadavky stanovenými v TSI „Hluk“;

3) „nehlučnými vozy“ se rozumí nové nebo stávající vozy, které splňují příslušné mezní hodnoty hluku stanovené v TSI „Hluk“;

4) „hlučnými vozy“ se rozumí vozy, které nesplňují příslušné mezní hodnoty hluku stanovené v TSI „Hluk“;

5) „hlučným vlakem“ se rozumí vlak, v jehož sestavě je více než 10 % hlučných vozů;

6) „nehlučným vlakem“ se rozumí vlak, v jehož sestavě je nejméně 90 % nehlučných vozů;

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1).

7) „velmi tichými vozy a lokomotivami“ se rozumí vozy a lokomotivy s emisemi hluku, jež jsou alespoň o 3 dB nižší než příslušné hodnoty uvedené v TSI „Hluk“;

8) „bonusem za modernizované vozy“ se rozumí povinné snížení poplatků za přístup k infrastruktuře pro železniční podniky používající modernizované vozy;

9) „bonusem za vlak“ se rozumí nepovinné snížení poplatku pro železniční podniky za každý „nehlučný vlak“;

10) „bonusem za velmi tiché vozy nebo lokomotivy“ se rozumí nepovinné snížení poplatku pro železniční podniky za každý velmi tichý vůz nebo velmi tichou lokomotivu;

11) „malusem“ se rozumí nepovinný příplatek za přístup k infrastruktuře, který mají železniční podniky uhradit za každý hlučný vlak.

Článek 3

Režim

1. Na základě pravidel stanovených v tomto nařízení přijme provozovatel infrastruktury režim, který rozlišuje poplatky za infrastrukturu v závislosti na úrovni vytvářeného hluku a který se vztahuje na všechny dotčené železniční podniky. Uplatňování tohoto režimu nesmí vést k neopodstatněnému narušení hospodářské soutěže mezi železničními podniky ani negativně ovlivnit celkovou konkurenceschopnost odvětví železniční nákladní dopravy.

2. Režim se použije do 31. prosince 2021.

Článek 4

Bonus za modernizované vozy

1. Provozovatelé infrastruktury zavedou bonus pro železniční podniky používající modernizované vozy. Úroveň bonusu musí být stejná pro celou síť provozovatele infrastruktury a použitelná na každý modernizovaný vůz.

2. Základem pro výpočet výše bonusu je počet náprav vozu a počet ujetých kilometrů za dobu stanovenou provozovatelem infrastruktury.

3. Minimální výše bonusu je 0,0035 EUR na nápravu na km.

4. Při stanovení výše bonusu může provozovatel infrastruktury zohlednit inflaci, vzdálenost, kterou vozy najely, a provozní náklady spojené s používáním modernizovaných vozů.

5. Výše bonusu vypočtená podle odstavce 3 a případně odstavce 4 se stanoví nejméně na dobu 1 roku.

6. Provozovatelé infrastruktury mohou rozhodnout o zrušení bonusu nebo jeho snížení o hodnotu nákladů na modernizaci u vozů, za které již byl bonus, jenž umožňuje náhradu nákladů na modernizaci, obdržen.

Článek 5

Bonus za vlak

1. Provozovatelé infrastruktury mohou zavést bonus pro železniční podniky používající nehlučné vlaky.

2. Bonus za vlak musí být použitelný na všechny nehlučné vlaky.

3. Výše bonusu za nehlučný vlak nesmí překročit 50 % celkové hodnoty bonusů použitelných na modernizované vozy, z nichž se vlak skládá, a vypočítaných podle článku 4.

4. Bonus za nehlučný vlak je kumulativní s bonusy uvedenými v článcích 4 a 6.

Článek 6

Bonus za velmi tiché vozy a lokomotivy

1. Provozovatelé infrastruktury mohou zavést bonus pro železniční podniky používající velmi tiché vozy a lokomotivy.

2. Bonus uvedený v odstavci 1 musí být použitelný na každý velmi tichý vůz a lokomotivu.

3. Výše bonusu za každý velmi tichý vůz a lokomotivu proporcionálně odpovídá snížení hlučnosti pod uvedené mezní hodnoty a činí maximálně 50 % hodnoty bonusu použitelného na modernizovaný vůz a vypočítaného v souladu s článkem 4.

4. Bonus za velmi tiché vozy a lokomotivy je kumulativní s bonusy uvedenými v článcích 4 a 5.

Článek 7

Malus

1. Provozovatelé infrastruktury mohou zavést malus pro železniční podniky používající hlučné vlaky.

2. Malus musí být použitelný na všechny hlučné vlaky.

3. Celková částka malusů zaplacených za dobu trvání režimu nesmí být vyšší než součet bonusů uvedených v článcích 4, 5 a 6.

4. Provozovatelům infrastruktury je povoleno neuplatňovat odstavec 3, jsou-li v daném členském státě náklady způsobené hlukem podobně zohledňovány v silniční nákladní dopravě v souladu s právem Unie.

5. Odchylně od článku 3 mohou členské státy rozhodnout, že budou malus nadále uplatňovat nebo že jej zavedou i po skončení režimu, pod podmínkou, že se podobné opatření uplatní v souladu s právem Unie na odvětví silniční nákladní dopravy.

6. Při rozhodování o zavedení malusu a stanovování jeho výše může provozovatel infrastruktury, pokud je to vhodné, a po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami zohlednit citlivost oblasti ovlivněné železniční nákladní dopravou, zejména velikost dotčeného obyvatelstva a jeho vystavení hluku ze železniční dopravy podél železniční trati.

Článek 8

Správní opatření

1. Provozovatel infrastruktury zodpovídá za správu režimu, včetně vedení účtů týkajících se finančních toků mezi ním a železničními podniky. Údaje týkající se těchto finančních toků poskytne na žádost příslušným vnitrostátním orgánům, a to během doby uplatňování režimu a po dobu deseti let následujících po skončení platnosti režimu.

2. K získání důkazů prokazujících status vozů nebo lokomotiv (odpovídajícím způsobem modernizované, nehlučné nebo hlučné, velmi tiché) využívá provozovatel infrastruktury stávajících registrů a dalších dostupných nástrojů.

3. Pokud údaje uvedené v odstavci 2 nelze získat z registrů ani nástrojů, požádá provozovatel infrastruktury železniční podniky, aby prokázaly status vozů a lokomotiv, jež mají v úmyslu používat.

V případě modernizovaných vozů dodá železniční podnik relevantní technické nebo finanční podklady dokazující, že k modernizaci došlo.

V případě nehlučných vozů předloží železniční podnik povolení k uvedení do provozu nebo jiný rovnocenný důkaz.

V případě velmi tichých vozů a lokomotiv poskytne železniční podnik důkazy prokazující nižší úroveň hluku, a je-li to relevantní, uvede rovněž podrobnosti o dodatečných úpravách provedených ke snížení hluku.

4. Správní opatření vytvořená na vnitrostátní úrovni pro správu stávajících režimů se mohou nadále používat, pokud jsou v souladu s tímto nařízením.

5. Správní náklady režimu se při určování úrovně bonusu a malusu neberou v úvahu.

6. Provozovatelé infrastruktury v členských státech uplatňujících tento režim vzájemně spolupracují, zejména pokud jde o zjednodušení a harmonizaci správních postupů pro zohledňování nákladů způsobených hlukem z nákladních kolejových vozidel, jež stanoví toto nařízení, a to včetně formátu důkazů uvedených v odstavci 3.

Článek 9

Oznámení

1. Režimy musí být oznámeny Komisi, dříve než se začnou používat.

2. Do 1. května 2016 a do 1. května každého následujícího roku sdělí členské státy Komisi za předcházející kalendářní rok alespoň následující údaje:

a) počet nákladních vozů, na něž se uplatnil bonus uvedený v článku 4;

b) v příslušných případech, počet vozů a lokomotiv, na něž se uplatnil bonus uvedený v článku 6;

c) v příslušných případech, počet vlaků, na něž se uplatnil bonus uvedený v článku 5;

d) v příslušných případech, počet vlaků, na něž se uplatnil malus;

e) počet kilometrů, které ujely modernizované vozy v dotčeném členském státě;

f) odhadovaný počet kilometrů, jež ujely hlučné a nehlučné vlaky v dotčeném členském státě.

3. Na požádání musí být Komisi poskytnuty doplňující údaje, jsou-li k dispozici. Tyto údaje mohou zahrnovat:

a) celkovou částku bonusů udělených za modernizované vozy, nehlučné vlaky a velmi tiché vozy a lokomotivy;

b) celkovou částkou vybraných malusů;

c) průměrnou výši bonusu a malusu na nápravu na km.

Článek 10

Přezkum

1. Do 31. prosince 2018 Komise zhodnotí provádění těchto režimů, zejména co se týče pokroku s modernizací vozů a rovnováhy mezi odečteným bonusem a již zaplaceným malusem. Komise navíc zhodnotí, jaký dopad mají režimy zavedené podle tohoto nařízení na celkovou konkurenceschopnost odvětví nákladní železniční dopravy a jak jsou pobídky plynoucí z tohoto režimu přenášeny ze železničních podniků na držitele vozů.

2. S přihlédnutím k výsledkům hodnocení může Komise v případě potřeby toto nařízení změnit, zvláště pokud jde o minimální úroveň bonusu.

Článek 11

Stávající režimy

1. Režimy, které již existují ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost, včetně smluv uzavřených na základě těchto režimů, se mohou nadále používat nejpozději do 10. prosince 2016. Režim stanovený v tomto nařízení lze použít pouze poté, co byly stávající režimy ukončeny. Ukončení stávajících režimů se nevyžaduje, pokud provozovatel infrastruktury uvedl stávající režim a smlouvy na něm založené do souladu s tímto nařízením do 11. prosince 2016.

2. Provozovatelé infrastruktury z členských států, které měly zavedeny režimy uvedené v odstavci 1, mohou rozhodnout, že nepoužijí čl. 3 odst. 2, pokud celková doba trvání těchto režimů je nejméně 6 let.

Článek 12

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 16. června 2015.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 13. března 2015.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER