Tento text slúži výlučne ako dokumentačný nástroj a nemá žiadny právny účinok. Inštitúcie Únie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah. Autentické verzie príslušných aktov vrátane ich preambúl sú tie, ktoré boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a ktoré sú dostupné na portáli EUR-Lex. Tieto úradné znenia sú priamo dostupné prostredníctvom odkazov v tomto dokumente

►B

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2015/429

z 13. marca 2015,

ktorým sa stanovujú spôsoby uplatňovania spoplatňovania nákladov súvisiacich s pôsobením hluku

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2015, s. 36)

Opravené a doplnené:

►C1 Korigendum, Ú. v. EÚ L 239, 7.9.2016, s. 4 (2015/429)

▼B

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2015/429

z 13. marca 2015,

ktorým sa stanovujú spôsoby uplatňovania spoplatňovania nákladov súvisiacich s pôsobením hluku

(Text s významom pre EHP)

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú spôsoby, ktoré má dodržiavať manažér infraštruktúry pri uplatňovaní spoplatňovania nákladov súvisiacich s pôsobením hluku z nákladných železničných koľajových vozidiel.

Nariadenie sa uplatňuje vtedy, keď sa členský štát, v súlade so zásadami spoplatňovania podľa článku 29 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ, rozhodol zaviesť úpravu poplatkov za infraštruktúru v súlade s článkom 31 ods. 5 prvým pododsekom danej smernice.

2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na vozne, ktoré spĺňajú jednu z týchto podmienok:

a) vozne, ktoré majú výnimku z TSI Hluk podľa článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES ([1]);

▼C1

b) vozne, pre ktoré neexistujú kompozitné brzdové klátiky vyhovujúce TSI Nákladné vozne, ktoré možno priamo nainštalovať do vozňa bez ďalších úprav brzdového systému alebo predpísaného testovania;

▼B

c) vozne z tretích krajín prevádzkované v sieti s rozchodom koľají 1 520 mm alebo 1 524 mm, ktorým bol v TSI Hluk udelený špeciálny štatút alebo boli z jeho pôsobnosti vyňaté.

3. Bonus a malus, ktoré budú vyplývať z diferenciácie poplatkov za prístup k trati, zaručia nediskriminačný a transparentný prístup k infraštruktúre.

4. Diferenciáciou poplatkov za prístup k trati podľa tohto nariadenia nie je dotknuté uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „systém“ sú ustanovenia, ktorými sa zavádzajú poplatky za prístup na trať v závislosti od emisií hluku, ktoré majú prijať a uplatňovať manažéri infraštruktúry;

2. „dodatočne vybavené vozne“ sú existujúce vozne dodatočne vybavené kompozitnými brzdovými klátikmi v súlade s požiadavkami stanovenými v TSI Hluk;

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

▼B

3. „nehlučné vozne“ sú nové alebo existujúce vozne, ktoré spĺňajú príslušné limitné hodnoty hluku stanovené v TSI Hluk;

4. „hlučné vozne“ sú vozne, ktoré nespĺňajú príslušné limitné hodnoty hluku stanovené v TSI Hluk;

5. „hlučný vlak“ je vlak, v ktorého zostave je viac ako 10 % hlučných vozňov;

6. „nehlučný vlak“ je vlak, v ktorého zostave je najmenej 90 % nehlučných vozňov;

7. „veľmi tiché vozne a rušne“ sú vozne a rušne s emisiami hluku, ktoré sú najmenej o 3 dB nižšie ako príslušné hodnoty uvedené v TSI Hluk;

8. „bonus za dodatočne vybavené vozne“ je povinné zníženie poplatkov za prístup k infraštruktúre pre železničné podniky, ktoré používajú dodatočne vybavené vozne;

9. „bonus za vlak“ je nepovinné zníženie poplatkov pre železničné podniky za každý „nehlučný vlak“;

10. „bonus za veľmi tiché vozne alebo rušne“ je nepovinné zníženie poplatkov pre železničné podniky za každý veľmi tichý vozeň alebo rušeň;

11. „malus“ je nepovinný príplatok k poplatkom za prístup k infraštruktúre, ktorý musia zaplatiť železničné podniky za každý hlučný vlak.

Článok 3

Systém

1. Na základe spôsobov stanovených v tomto nariadení prijme manažér infraštruktúry systém, ktorý rozlišuje poplatky za infraštruktúru v závislosti od úrovne hluku a ktorý sa vzťahuje na všetky dotknuté železničné podniky. Uplatňovanie tohto systému nesmie viesť k neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi ani negatívne ovplyvniť celkovú konkurencieschopnosť odvetvia železničnej nákladnej dopravy.

2. Tento systém sa uplatňuje do 31. decembra 2021.

Článok 4

Bonus za dodatočne vybavené vozne

1. Manažéri infraštruktúry zavedú bonus pre železničné podniky používajúce dodatočne vybavené vozne. Výška bonusu je rovnaká pre celú sieť daného manažéra infraštruktúry a uplatňuje sa na každý dodatočne vybavený vozeň.

2. Základom pre výpočet výšky bonusu je počet náprav vozňa a počet najazdených kilometrov v priebehu doby, ktorú stanoví manažér infraštruktúry.

3. Minimálna výška bonusu sa stanovuje na 0,0035 EUR na nápravokilometer.

4. Pri stanovovaní výšky bonusu môže manažér infraštruktúry zohľadniť infláciu, počet kilometrov, ktoré vozne najazdili, a prevádzkové náklady súvisiace s používaním dodatočne vybavených vozňov.

▼B

5. Výška bonusu vypočítaná v súlade s odsekom 3 a prípadne odsekom 4 sa stanoví minimálne na dobu 1 roka.

6. Manažéri infraštruktúry môžu rozhodnúť o zrušení alebo znížení bonusu o hodnotu nákladov na dodatočné vybavenie za tie vozne, na ktoré už bol vyplatený bonus, ktorý im umožňuje náhradu nákladov na dodatočné vybavenie.

Článok 5

Bonus za vlak

1. Manažéri infraštruktúry môžu zaviesť bonus pre železničné podniky používajúce nehlučné vlaky.

2. Bonus za vlak sa uplatňuje na všetky nehlučné vlaky.

3. Výška bonusu za nehlučný vlak nesmie prekročiť 50 % celkovej hodnoty bonusov uplatniteľných na dodatočne vybavené vozne, z ktorých sa vlak skladá, a vypočítaných v súlade s článkom 4.

4. Bonus za nehlučný vlak sa dá kumulovať s bonusmi uvedenými v článkoch 4 a 6.

Článok 6

Bonus za veľmi tiché vozne a rušne

1. Manažéri infraštruktúry môžu zaviesť bonus pre železničné podniky používajúce veľmi tiché vozne a rušne.

2. Bonus uvedený v odseku 1 sa uplatňuje na každý veľmi tichý vozeň a rušeň.

3. Výška bonusu za každý veľmi tichý vozeň a rušeň proporcionálne zodpovedá zníženiu hluku pod uvedené limitné hodnoty a predstavuje maximálne 50 % hodnoty bonusu uplatniteľného na dodatočne vybavený vozeň a vypočítaného v súlade s článkom 4.

4. Bonus za veľmi tiché vozne a rušne sa dá kumulovať s bonusmi uvedenými v článkoch 4 a 5.

Článok 7

Malus

1. Manažéri infraštruktúry môžu zaviesť malus pre železničné podniky používajúce hlučné vlaky.

2. Malus sa uplatňuje na všetky hlučné vlaky.

3. Celková suma malusov zaplatených počas doby trvania systému nesmie byť vyššia ako súčet bonusov uvedených v článkoch 4, 5 a 6.

4. Manažéri infraštruktúry budú mať možnosť neuplatniť odsek 3, ak sa v dotknutom členskom štáte uplatní spoplatnenie nákladov súvisiacich s hlukom aj v cestnej nákladnej doprave v súlade s právom Únie.

▼B

5. Odchylne od článku 3 môžu členské štáty rozhodnúť, že budú naďalej uplatňovať alebo že zavedú malus aj po ukončení doby platnosti tohto systému, pod podmienkou, že sa podobné opatrenie uplatní na odvetvie cestnej nákladnej dopravy v súlade s právom Únie.

6. Pri rozhodovaní o zavedení malusu a stanovovaní jeho výšky môže manažér infraštruktúry, ak je to vhodné a po konzultácii s príslušnými zúčastnenými stranami, zohľadniť citlivosť oblasti ovplyvnenej železničnou nákladnou dopravou, najmä veľkosť dotknutej populácie a jej vystavenie hluku železničnej dopravy popri železničnej trati.

Článok 8

Administratívne opatrenia

1. Manažéri infraštruktúry sú zodpovední za riadenie systému vrátane vedenia účtov týkajúcich sa finančných tokov so železničnými podnikmi. Na žiadosť príslušných vnútroštátnych orgánov sprístupňujú údaje týkajúce sa týchto finančných tokov, a to počas obdobia uplatňovania systému a v nasledujúcich desiatich rokoch po skončení platnosti systému.

2. Na získanie dôkazov preukazujúcich stav vozňov alebo rušňov (zodpovedajúcim spôsobom dodatočne vybavené, nehlučné alebo hlučné, veľmi tiché) využíva manažér infraštruktúry existujúce registre a ďalšie dostupné nástroje.

3. Ak údaje uvedené v odseku 2 nemožno získať z registrov alebo nástrojov, požiada manažér infraštruktúry železničné podniky, aby preukázali stav vozňov a rušňov, ktoré plánujú používať.

V prípade dodatočne vybavených vozňov dodá železničný podnik príslušné technické alebo finančné dokumenty dokazujúce, že sa toto dodatočné vybavenie uskutočnilo.

V prípade nehlučných vozňov predloží železničný podnik povolenie na uvedenie do prevádzky alebo akýkoľvek iný rovnocenný dôkaz.

V prípade veľmi tichých vozňov a rušňov poskytne železničný podnik dôkazy preukazujúce nižšiu úroveň hluku vrátane – ak je to vhodné – podrobností o realizovaných dodatočných úpravách na zníženie hluku.

4. Administratívne opatrenia vytvorené na vnútroštátnej úrovni na riadenie existujúcich systémov sa môžu uplatňovať naďalej, ak sú v súlade s týmto nariadením.

5. Administratívne náklady systému sa pri určovaní výšky bonusu a malusu neberú do úvahy.

6. Manažéri infraštruktúry v členských štátoch, ktoré daný systém uplatňujú, navzájom spolupracujú, najmä pokiaľ ide o zjednodušenie a harmonizáciu administratívnych postupov na uplatňovanie spoplatňovania nákladov súvisiacich s pôsobením hluku nákladných železničných koľajových vozidiel, ako je stanovené v tomto nariadení, vrátane formátu dokumentov uvedených v odseku 3.

Článok 9

Oznamovanie

1. Systémy sa oznamujú Komisii ešte predtým, než sa začnú uplatňovať.

▼B

2. Do 1. mája 2016 a do 1. mája každého nasledujúceho roku predložia členské štáty Komisii správu za predchádzajúci kalendárny rok, v ktorej budú minimálne tieto údaje:

a) počet vozňov, na ktoré sa uplatnil bonus uvedený v článku 4;

b) tam, kde to prichádza do úvahy, aj počet vozňov a rušňov, na ktoré sa uplatnil bonus uvedený v článku 6;

c) tam, kde to prichádza do úvahy, aj počet vlakov, na ktoré sa uplatnil bonus uvedený v článku 5;

d) tam, kde to prichádza do úvahy, aj počet vlakov, na ktoré sa uplatnil malus;

e) počet kilometrov, ktoré najazdili dodatočne vybavené vozne v dotknutom členskom štáte;

f) odhadovaný počet kilometrov, ktoré najazdili hlučné a nehlučné vlaky v dotknutom členskom štáte.

3. Na žiadosť Komisie sa poskytujú dodatočné údaje, ak budú k dispozícii. Tieto údaje môžu obsahovať:

a) celkovú sumu bonusov udelených za dodatočne vybavené vozne, nehlučné vlaky a veľmi tiché vozne a rušne;

b) celkovú sumu vybraných malusov;

c) priemernú výšku bonusu a malusu na náprav-kilometer.

Článok 10

Preskúmanie

1. Komisia do 31. decembra 2018 zhodnotí vykonávanie systémov, najmä pokiaľ ide o pokrok pri dodatočnom vybavovaní vozňov a rovnováhu medzi odpočítaným bonusom a už zaplateným malusom. Komisia okrem toho vyhodnotí vplyv systémov realizovaných v súlade s týmto nariadením na celkovú konkurencieschopnosť odvetvia nákladnej železničnej dopravy, ako aj prenos stimulov, ktoré vznikli v rámci tohto systému, zo železničných podnikov na držiteľov vozňov.

2. S prihliadnutím na výsledky hodnotenia môže Komisia v prípade potreby toto nariadenie zmeniť, najmä pokiaľ ide o minimálnu výšku bonusu.

Článok 11

Existujúce systémy

1. Systémy, ktoré už existujú ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, vrátane zmlúv založených na týchto systémoch, sa môžu uplatňovať naďalej, najdlhšie do 10. decembra 2016. Systém ustanovený týmto nariadením sa môže uplatňovať až potom, ako budú existujúce systémy ukončené. Ukončenie existujúcich systémov sa nebude vyžadovať, ak sa manažér infraštruktúry postaral o súlad existujúceho systému a na ňom založených zmlúv s týmto nariadením pred 11. decembrom 2016.

2. Manažéri infraštruktúry z členských štátov, ktoré mali zavedené systémy uvedené v odseku 1, sa môžu rozhodnúť, že neuplatnia článok 3 ods. 2, ak je celková doba trvania ich systémov aspoň 6 rokov.

▼B

Článok 12

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 16. júna 2015.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné v členských štátoch.