

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/429 НА КОМИСИЯТА****от 13 март 2015 година****за определяне на условията, които трябва да се спазват при прилагането на такси за шум****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство <sup>(1)</sup>, и по-специално член 31, параграф 5 от нея,

като има предвид, че:

- (1) В бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ <sup>(2)</sup> се посочва, че 10 % от населението на ЕС е изложено на значително шумово замърсяване, причинено от железопътния транспорт, по-специално от товарния железопътен транспорт. Шумът е локално външно въздействие, което засяга хората, живеещи близо до железопътни линии. Най-ефикасният начин това въздействие да бъде намалено е чрез мерки при източника на шума — в точката на възникване. Подмяната на чугунените спирачни калодки със спирачни калодки от композитни материали (композитни спирачни калодки) може да доведе до намаляване на шума с 10 dB. Поради това преоборудването на вагоните с икономически най-целесъобразната налична нискошумова спирачна технология следва да се насърчава и да се провежда последователно.
- (2) Настоящият регламент има за цел да насърчи преоборудването, като даде възможност за възстановяване на съответните разходи, свързани с монтирането на композитни спирачни калодки.
- (3) Член 31, параграф 5 от Директива 2012/34/ЕС оправомощава Комисията да приема мерки за изпълнение, определящи условията, които трябва да се спазват при налагането на такси за шум, включително продължителността на прилагане, и позволяващи в рамките на определянето на диференцирани такси за ползване на инфраструктурата да се взема предвид, когато е уместно, чувствителността на засегнатия район, по-конкретно числеността на засегнатото население и съставът на влака с оглед на неговото влияние върху нивата на емисиите на шум („такси за достъп до релсовия път въз основа на шумовите характеристики“, или „ТДРП-ШХ“).
- (4) С настоящия регламент се определят условията и се осигурява подходяща правна рамка, въз основа на която управителите на инфраструктура следва да въведат и приложат схема за налагане на ТДРП-ШХ („схемата“). Тази правна рамка следва да осигури на железопътните превозвачи, стопаните на вагони и другите заинтересовани страни правна сигурност и стимули за преоборудване на техните вагони. Следователно условията, установени с настоящия регламент, засягат времетраенето на схемата, размера на стимулите и свързаните с тях разпоредби.
- (5) За да осигури необходимите експертни знания и съдействие, Комисията създаде през 2011 г. експертна работна група за ТДРП-ШХ. Групата, която включваше представители на заинтересованите държави членки, управители на инфраструктура, железопътни превозвачи, стопани на вагони и представители на гражданското общество, даде ценен принос.
- (6) Държавите членки следва да имат правото да решават дали управителят на инфраструктура следва да промени таксите за ползване на инфраструктурата в съответствие с настоящия регламент, за да бъдат отчетени и разходите, свързани с шумови въздействия.
- (7) Вагони, които отговарят на условията по Регламент (ЕС) № 1304/2014 на Комисията <sup>(3)</sup> относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ и нейните последващи изменения (ТСОС „Шум“), следва да се считат за „безшумни“. Вагони, които не отговарят на условията в ТСОС „Шум“, следва да се считат за „шумни“. Ако в процеса на обновяване или модернизация даден вагон бъде оборудван с композитни спирачни калодки и към оценявания вагон не бъдат добавени източници на шум, следва да се приема, че са спазени изискванията на ТСОС „Шум“.

<sup>(1)</sup> ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

<sup>(2)</sup> COM(2011)144

<sup>(3)</sup> Регламент (ЕС) № 1304/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“, за изменение на Решение 2008/232/ЕО и за отмяна на Решение 2011/229/ЕС (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 421).

- (8) Съществуват вагони, които поради своите технически характеристики не могат да бъдат преоборудвани с композитни спирачни калодки. Тези вагони не следва да попадат в обхвата на настоящия регламент.
- (9) С цел да се запази конкурентоспособността на железопътния сектор, схемата следва да се приложи под формата на минимална задължителна отстъпка или премия за железопътните превозвачи, използващи преоборудвани вагони. Със същата цел административните процедури следва да бъдат сведени до необходимия минимум.
- (10) За да се вземе предвид чувствителността на района, засегнат от шума, по-конкретно числеността на засегнатото население, управителите на инфраструктура следва да имат възможност да въвеждат допълнителна такса (представляваща санкция) за железопътни превозвачи, използващи шумни влакове. Санкция може да се въведе само ако успоредно бъде въведена и премия. При основателни причини размерът на санкцията може да варира за различните железопътни линии и участъци в зависимост, по-специално, от степента на излагане на шум на засегнатото население. За да не се повлияе общата конкурентоспособност на железопътния сектор, размерът на санкцията следва да бъде ограничен и при всички случаи да не е по-висок от този на премията. Ако обаче автомобилният товарен транспорт се облага с такси за шум в съответствие със законодателството на Съюза, това ограничение не следва да се прилага.
- (11) Ефективното намаляване на шума вследствие на преоборудването е осезаемо само ако почти всички вагони в един влак са безшумни. Освен това следва да се насърчават шумови характеристики, които са по-добри от изисквания минимум, както и иновациите в областта на намаляването на шума. Затова следва да бъдат разрешени допълнителни премии за „безшумни“ влакове и „много тих“ подвижен състав.
- (12) Тъй като една от основните цели на настоящия регламент е да се създадат стимули за бързо преоборудване, продължителността на схемата по отношение на премията следва да бъде ограничена във времето, като същевременно тази продължителност трябва да е достатъчна, за да се осигури достатъчна финансова подкрепа. Поради това схемата следва да започне да се прилага възможно най-бързо, като нейното прилагане бъде преустановено през 2021 г. Същевременно държавите членки следва да имат възможност да решават дали управителите на инфраструктура следва да започнат да прилагат схемата след предлаганата начална дата. Резултатите от вече съществуващи към датата на влизане в сила на настоящия регламент схеми следва да бъдат отчетени и взети под внимание, като се предвидят подходящи преходни разпоредби. Прилагането на тези схеми не следва в никакъв случай да води до неравнопоставеност между железопътни превозвачи.
- (13) В случаи, когато темпът на преоборудване не е задоволителен, на държавите членки следва да се разреши да прилагат *санкции* след изтичане на срока на действие на схемата, при условие че подобна мярка се прилага и за сектора на автомобилния товарен транспорт. Тези *санкции* следва да са в съответствие с принципите на интернализация на външните разходи, свързани с шума, за всички видове товарен транспорт, по-специално за автомобилния транспорт.
- (14) Тъй като обикновено стопаните на вагони са тези, които трябва да преоборудват вагоните, докато железопътните превозвачи са облагодетелстваните от премията, стимулите следва да бъдат прехвърлени към субектите, които поемат разходите по преоборудването.
- (15) В различни проучвания са направени оценки на разходите за преоборудване и необходимите стимули, които биха позволили, наред с други възможности за финансиране, да се извърши преоборудването. На базата на проучването на Комисията, залегнало в основата на оценката на въздействието, минималното хармонизирано равнище на премията следва да се определи на 0,0035 EUR за колоос и километър (колоос-км). Премия с такъв размер следва да стимулира преоборудването на вагон с годишен пробег от 45 000 km за период от 6 години, като покрие 50 % от съответните разходи. Тъй като се счита, че експлоатацията на вагони с композитни спирачни калодки води до по-високи оперативни разходи, и като се има предвид, че на практика пробегът на даден вагон може да е по-малко от 45 000 km годишно, размерът на премията може да бъде увеличен, за да се вземе предвид това обстоятелство.
- (16) С цел да се ускори преоборудването и да бъде сведен до минимум рискът от евентуални отрицателни последици за конкурентоспособността на железопътния сектор, собствениците на вагони и железопътните превозвачи следва да бъдат насърчавани да се възползват от възможностите за финансиране на преоборудването от европейски публични източници, предвидени от Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа<sup>(1)</sup>. Аналогично държавите членки, които решат, че управителите на инфраструктура трябва да прилагат схемата, следва да бъдат насърчавани да предоставят достъп до съответните национални фондове.
- (17) За да се гарантират равни условия за всички железопътни превозвачи и за да се предотврати изплашането на премии при използване на вагони, за които подобни премии не се полагат, управителите на инфраструктура следва да получават данни за съответните шумови характеристики на вагоните. С оглед намаляване на административната тежест за целта следва да се използват вече съществуващите регистри и други инструменти, когато има такива.

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 129).

- (18) Управителите на инфраструктура, прилагащи схемата, следва да си сътрудничат с цел опростяване и хармонизиране на процедурите, свързани с функционирането на схемата, така че да бъдат намалени административната и финансовата тежест за железопътните превозвачи.
- (19) Настоящият регламент следва да се прилага, без да се засягат разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС относно финансирането на инфраструктурата, равновесието на приходите и разходите на управителя на инфраструктура и справедливия, недискриминационен и прозрачен достъп до инфраструктура.
- (20) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, посочен в член 62, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

#### Обхват

1. Настоящият регламент установява условията, които трябва да се спазват от управителя на инфраструктура, при налагането на такси за шум, причинен от товарния подвижен състав.

Той се прилага, когато в контекста на рамката за облагане с такси, определена в член 29, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, дадена държава членка е решила да измени таксите за ползване на инфраструктура в съответствие с член 31, параграф 5, първа алинея от същата директива.

2. Настоящият регламент не се прилага за вагони, които отговарят на едно от следните условия:

- вагони, за които не се изисква съответствие с ТСОС „Шум“ съгласно член 9 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>;
- вагони, за които няма налични композитни спирачни калодки, съвместими с ТСОС „Вагони“, които могат да бъдат монтирани на вагона непосредствено, без допълнителни изменения на спирачната система или специални изпитвания;
- вагони от трети държави, предназначени за железопътна мрежа с междурелсие 1 520 или 1 524 mm, които са обособени като специален случай в ТСОС „Шум“ или са изключени от нейния обхват.

3. Премиите и санкциите, произтичащи от диференциацията на таксите за достъп до релсов път, трябва да осигуряват недискриминационен и прозрачен достъп до инфраструктурата.

4. Диференциацията на таксите за достъп до релсов път в съответствие с настоящия регламент се прилага, без да се засяга прилагането на правилата за държавна помощ.

#### Член 2

#### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- „схема“ означава набор от разпоредби за установяване на диференцирани според шума такси за достъп до релсови пътища, които трябва да бъдат приети и прилагани от управителите на инфраструктура;
- „преоборудвани вагони“ означава съществуващи вагони, преоборудвани с композитни спирачни калодки, в съответствие с изискванията, установени в ТСОС „Шум“;
- „безшумни вагони“ означава нови или съществуващи вагони, при които са спазени съответните пределно допустими стойности за шума, определени в ТСОС „Шум“;
- „шумни вагони“ означава вагони, при които не са спазени съответните пределно допустими стойности за шума, определени в ТСОС „Шум“;
- „шумен влак“ означава влак, в чийто състав повече от 10 % от вагоните са шумни;
- „безшумен влак“ означава влак, в чийто състав най-малко 90 % от вагоните са безшумни;

<sup>(1)</sup> Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1).

7. „много тихи вагони и локомотиви“ означава вагони и локомотиви, чиито емисии на шум са с поне 3 dB по-ниски от съответните стойности, определени в ТСОС „Шум“;
8. „премия за преоборудвани вагони“ означава задължителна отстъпка от таксите за достъп до инфраструктура за железопътните превозвачи, използващи преоборудвани вагони;
9. „премия за влак“ означава незадължителна отстъпка за железопътни превозвачи, която се дава за всеки „безшумен“ влак;
10. „премия за много тихи вагони или локомотиви“ означава незадължителна отстъпка за железопътните превозвачи за всеки много тих вагон и локомотив;
11. „санкция“ означава незадължителна такса, в допълнение към таксите за достъп до инфраструктура, която се заплаща от железопътните превозвачи за всеки шумен влак.

#### Член 3

##### Схема

1. На базата на условията, изложени в настоящия регламент, управителят на инфраструктура приема схема за таксите за ползване на инфраструктура, диференцирани според нивото на пораждания шум. Тази схема се прилага за всички железопътни превозвачи. Прилагането на тази схема не трябва да води до неоснователно нарушаване на конкуренцията между железопътните превозвачи или да влияе отрицателно върху общата конкурентоспособност на железопътния товарен транспорт.
2. Схемата се прилага до 31 декември 2021 г.

#### Член 4

##### Премии за преоборудвани вагони

1. Управителите на инфраструктура въвеждат премия за железопътните превозвачи, които използват преоборудвани вагони. Премията трябва да бъде с един и същ размер в цялата мрежа на управителя на инфраструктура и да се прилага за всеки преоборудван вагон.
2. Основа за изчисляване на размера на премията са броят на колоосите на вагона и неговият пробег в километри за период, определен от управителя на инфраструктурата.
3. Минималният размер на премията се определя на 0,0035 EUR на колоос-km.
4. При определяне размера на премията управителят на инфраструктура може да вземе предвид инфлацията, пробега на вагоните и оперативните разходи, свързани с използването на преоборудвани вагони.
5. Размерът на премията, изчислен в съответствие с параграф 3 и, когато е уместно, с параграф 4, се определя най-малко за 1 година.
6. Управителите на инфраструктура могат да решат да отменят премията или да приспадат от нейния размер разходите за преоборудване на вагоните, за които вече са получени премии, които им позволяват да възстановяват разходите за преоборудване.

#### Член 5

##### Премия за влак

1. Управителите на инфраструктура могат да въвеждат премия за железопътните превозвачи, които използват безшумни влакове.
2. Премията за влак се прилага за всеки безшумен влак.
3. Размерът на премията за безшумен влак трябва да е най-много 50 % от общата стойност на премиите, приложими за преоборудваните вагони, които влизат в състава на този влак, и се изчислява в съответствие с член 4.
4. Премията за безшумен влак трябва да може да се добавя към премиите, посочени в членове 4 и 6.

## Член 6

**Премия за много тихи вагони и локомотиви**

1. Управителите на инфраструктура могат да въведат премия за железопътните превозвачи, които използват много тихи вагони и локомотиви.
2. Премията, посочена в параграф 1, се прилага за всеки много тих вагон и локомотив.
3. Премията за много тихи вагони и локомотиви трябва да е в размер, който е пропорционален на намалението на шума под тези пределно допустими стойности, и не трябва да надвишава 50 % от премията, приложима за преоборудвани вагони, изчислена в съответствие с член 4.
4. Премията за много тихи вагони и локомотиви трябва да може да се добавя към премиите, посочени в членове 4 и 5.

## Член 7

**Санкция**

1. Управителите на инфраструктура могат да въведат санкция за железопътните превозвачи, които използват шумни влакове.
2. Санкцията се прилага за всеки шумен влак.
3. Общата сума на санкциите, платени за срока на действие на схемата, не трябва да надвишава сумата на премиите, посочени в членове 4, 5 и 6.
4. На управителите на инфраструктура трябва да се разреши да не прилагат параграф 3, ако във въпросната държава членка се прилага подобно облагане с такси за шум на автомобилния товарен транспорт в съответствие със законодателството на Съюза.
5. Чрез дерогация от член 3 държавите членки могат да решат да продължат прилаганите санкции или да въведат такива след изтичането на срока на схемата, при условие че подобна мярка се прилага за сектора на автомобилния товарен транспорт в съответствие със законодателството на Съюза.
6. При вземането на решение за въвеждане на санкция и определянето на нейния размер управителят на инфраструктурата, по целесъобразност и след консултация със съответните заинтересовани страни, може да вземе под внимание чувствителността на района, засегнат от железопътния товарен транспорт, по-конкретно числеността на засегнатото население и степента, в която то е изложено на въздействието на шум, причинен от железопътен транспорт, по протежението на железопътната линия.

## Член 8

**Административни разпоредби**

1. Управителите на инфраструктура отговарят за управлението на схемата, включително за осчетоводяването на финансовите взаимоотношения с железопътните превозвачи. Те съхраняват данните за тези финансови взаимоотношения и ги представят при поискване от компетентните национални органи както през периода на прилагане на схемата, така и в продължение на десет години след изтичането на този период.
2. Управителят на инфраструктура трябва да използва съществуващите регистри и други налични инструменти, за да събира данни за състоянието на вагоните и локомотивите (съответно — преоборудвани, безшумни или шумни, много тихи).
3. Ако данните, посочени в параграф 2, не могат да бъдат набавени от регистри или инструменти, управителят на инфраструктура трябва да изисква от железопътните превозвачи да доказват състоянието на вагоните и локомотивите, които възнамеряват да използват.

В случай на преоборудвани вагони железопътният превозвач трябва да представи подходящи технически или финансови доказателства, че преоборудването е било извършено.

В случай на безшумни вагони железопътният превозвач трябва да представи разрешението за въвеждане в експлоатация или друго равносложно доказателство.

В случай на много тихи вагони и локомотиви железопътният превозвач трябва да представи доказателства за по-ниското ниво на шум, включително, ако е уместно, подробности относно допълнителните промени, предприети с цел намаляване на шума.

4. Административните мерки, разработени на национално равнище за управление на съществуващите схеми, могат да продължат да се прилагат, при условие че са в съответствие с настоящия регламент.
5. Административните разходи по схемата не се вземат предвид при определянето на размера на премиите и санкциите.
6. Управителите на инфраструктура на държавите членки, прилагаша схемата, си сътрудничат, по-специално по отношение на опростяването и хармонизирането на административните процедури за налагане на такси за шум, причинен от товарния подвижен състав, както е предвидено в настоящия регламент, включително по отношение на формата на доказателствата, посочени в параграф 3.

#### Член 9

##### Уведомяване

1. Схемите трябва да бъдат нотифицирани до Комисията, преди да започнат да се прилагат.
2. До 1 май 2016 г. и до 1 май на всяка следваща година държавите членки докладват на Комисията най-малко следните данни за предходната календарна година:
  - а) брой на товарните вагони, за които са отпуснати премии, както е посочено в член 4;
  - б) където е приложимо, брой на вагоните и локомотивите, за които са отпуснати премии, както е посочено в член 6;
  - в) където е уместно, брой на влаковете, за които са отпуснати премии, както е посочено в член 5;
  - г) където е уместно, брой на влаковете, за които са били наложени санкции;
  - д) пробег на преоборудваните вагони в съответната държава членка;
  - е) предполагаем пробег на безшумни и шумни влакове в съответната държава членка.
3. При поискване от Комисията трябва да се представят допълнителни данни, когато такива са налице. Тези данни може да включват:
  - а) общата сума на премиите, предоставени за преоборудвани вагони, безшумни влакове и много тихи вагони и локомотиви;
  - б) общата сума от събрани санкции;
  - в) средния размер на премиите и санкциите на километър.

#### Член 10

##### Преглед

1. До 31 декември 2018 г. Комисията трябва да извърши оценка на прилагането на посочените схеми, особено по отношение на напредъка в преоборудването на вагони и баланса между приспаднатите премии и вече изплатените санкции. Освен това Комисията трябва да извърши оценка на въздействието на схемите, прилагани по силата на настоящия регламент, върху конкурентоспособността на товарния железопътен сектор и върху предаването на икономическите изгоди, получени чрез схемата, от железопътните превозвачи към стопаните на вагони.
2. Като вземе предвид резултатите от оценката, Комисията може, ако е необходимо, да измени настоящия регламент, по-конкретно относно минималния размер на премията.

#### Член 11

##### Съществуващи схеми

1. Схемите, съществуващи към датата на влизане в сила на настоящия регламент, както и договорите, основаващи се на тези схеми, могат да продължат да се прилагат най-късно до 10 декември 2016 г. Схемата, предвидена в настоящия регламент, може да започне да се прилага само след като съществуващите схеми са били прекратени. Не следва да се изисква прекратяване на съществуващи схеми, ако управителят на инфраструктурата е привел съществуващата схема и основаващите се на нея договори в съответствие с настоящия регламент до 11 декември 2016 г.

2. Управителите на инфраструктури от държави членки, в които са съществували схеми, както е посочено в параграф 1, могат да решат да не прилагат член 3, параграф 2, при условие че общата продължителност на техните схеми е най-малко 6 години.

*Член 12*

**Влизане в сила**

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той започва да се прилага от 16 юни 2015 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко в държавите членки.

Съставено в Брюксел на 13 март 2015 година.

*За Комисията*  
*Председател*  
Jean-Claude JUNCKER

---