KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2015/429

(2015. gada 13. marts),

ar ko nosaka kārtību, kas jāievēro, piemērojot maksu par trokšņa ietekmes radītajām izmaksām

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu ([1]), jo īpaši tās 31. panta 5. punktu,

tā kā:

(1) Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" ([2]) norādīts, ka 10 % Eiropas iedzīvotāju ir pakļauti ievērojamam dzelzceļa transporta, jo īpaši dzelzceļa kravas transporta, radītam trokšņa piesārņojumam. Troksnis ir lokāls ārējais apstāklis, kas skar tuvu pie dzelzceļa līnijām dzīvojošus cilvēkus. Visrentablāk ir samazināt troksni tā avotā – trokšņa rašanās vietā. Aizstājot čuguna bremžu klučus ar kompozītmateriālu bremžu klučiem, troksni var samazināt pat par 10 dB. Tādēļ būtu jāveicina un jāīsteno atbalsts vagonu modernizācijai, aprīkojot tos ar ekonomiski visizdevīgāko pieejamo zema trokšņa līmeņa bremzēšanas tehnoloģiju.

(2) Šīs regulas mērķis ir stimulēt modernizāciju, atlīdzinot attiecīgās izmaksas, kas saistītas ar kompozītmateriālu bremžu kluču uzstādīšanu.

(3) Ar Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 5. punktu Komisija tika pilnvarota pieņemt īstenošanas pasākumus, ar kuriem nosaka kārtību, kas jāievēro, piemērojot maksu par trokšņa ietekmes radītajām izmaksām, tostarp piemērošanas ilgumu un iespēju diferencēt infrastruktūras maksas, lai vajadzības gadījumā ņemtu vērā skartās teritorijas jutīgumu, jo īpaši attiecībā uz skarto iedzīvotāju daudzumu un vilciena sastāvu, kam ir ietekme uz trokšņa emisiju līmeni ("sliežu ceļu piekļuves maksas diferencēšana atbilstoši troksnim" vai "*NDTAC*").

(4) Šajā regulā ir noteikta šāda kārtība, un ar šo regulu paredz attiecīgu tiesisko regulējumu, uz kura pamata infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāievieš un jāpiemēro shēma, ar ko izveido *NDTAC* ("shēma"). Šim tiesiskajam regulējumam būtu jāgarantē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, vagonu turētājiem un citām ieinteresētajām personām tiesiskā drošība un jāstimulē tos modernizēt savus vagonus. Tādēļ šajā regulā noteiktā kārtība attiecas uz shēmas darbības ilgumu, stimulēšanas apjomu un saistītajiem pasākumiem.

(5) Ar mērķi nodrošināt nepieciešamo kompetenci un palīdzību Komisija 2011. gadā izveidoja *NDTAC* ekspertu darba grupu. Tajā bija ieinteresēto dalībvalstu, infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, vagonu turētāju un pilsoniskās sabiedrības pārstāvji, kas deva vērtīgu ieguldījumu.

(6) Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai brīvi izlemt, vai infrastruktūras pārvaldītājam vajadzētu mainīt infrastruktūras maksu saskaņā ar šo regulu, lai ņemtu vērā trokšņa ietekmes radītās izmaksas.

(7) Vagoni, kas atbilst Komisijas Regulai (ES) Nr. 1304/2014 ([3]) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu "ritošais sastāvs – troksnis" un tās turpmākiem grozījumiem ("trokšņa SITS"), būtu jāuzskata par "klusiem". Vagoni, kas neatbilst trokšņa SITS, būtu jāuzskata par "skaļiem". Ja, atjaunojot vai modernizējot vagonu, to aprīko ar sertificētiem kompozītmateriālu bremžu klučiem un novērtējamajam vagonam netiek pievienoti nekādi trokšņa avoti, būtu jāpieņem, ka trokšņa SITS prasības ir izpildītas.

([1]) OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.
([2]) COM(2011) 144.
([3]) Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1304/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu "ritošais sastāvs – troksnis", ar ko groza Lēmumu 2008/232/EK un atceļ Lēmumu 2011/229/ES (OV L 356, 12.12.2014., 421. lpp.).

(8) Ir vagoni, kurus to tehnisko raksturlielumu dēļ nevar modernizēt, aprīkojot ar kompozītmateriālu bremžu klučiem. Šie vagoni nebūtu jāiekļauj šīs regulas piemērošanas jomā.

(9) Lai saglabātu dzelzceļa nozares konkurētspēju, shēmai būtu jādarbojas kā minimālajai garantētajai atlaidei vai bonusam, ko piešķir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas izmanto modernizētus vagonus. Tādā pašā nolūkā būtu jāaprobežojas ar administratīvo procedūru nepieciešamo minimumu.

(10) Lai ņemtu vērā trokšņa skartās teritorijas jutīgumu, jo īpaši attiecībā uz skarto iedzīvotāju daudzumu, infrastruktūras pārvaldītājiem vajadzētu būt iespējai ieviest uzcenojumu (ieviešot *malus* metodi) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas izmanto skaļus vilcienus. *Malus* metodi var ieviest tikai tad, ja tiek ieviesta arī bonusu metode. Pienācīgi pamatotu iemeslu dēļ *malus* līmenis dažādās dzelzceļa līnijās un dažādos dzelzceļa posmos var atšķirties, jo īpaši atkarībā no skarto iedzīvotāju eksponētības troksnim. Lai neietekmētu dzelzceļa nozares vispārējo konkurētspēju, *malus* metodei vajadzētu būt ar ierobežotu apmēru un tās līmenim jebkurā gadījumā nevajadzētu būt augstākam par bonusu metodes līmeni. Tomēr, ja saskaņā ar Savienības tiesību aktiem maksu par trokšņa radītajām izmaksām piemēro arī kravas autopārvadājumu nozarei, šāds ierobežojums nebūtu jāpiemēro.

(11) Modernizācijas rezultātā panākts faktisks trokšņa samazinājums ir pamanāms tika tad, ja gandrīz visi vilciena vagoni ir klusi. Turklāt būtu jāveicina labāku trokšņa rādītāju sasniegšana nekā pieprasītais minimums, kā arī inovācijas trokšņa samazināšanā. Tādēļ būtu jāparedz papildu bonusi par "klusiem" vilcieniem un "ļoti klusu" ritošo sastāvu.

(12) Tā kā viens no šīs regulas galvenajiem mērķiem ir radīt stimulu ātrai modernizācijai, shēmas darbības ilgumam attiecībā uz bonusiem vajadzētu būt ierobežotam, tomēr vienlaikus pietiekami garam, lai sniegtu pietiekamu finansiālo atbalstu. Tādēļ shēmu būtu jāsāk piemērot pēc iespējas ātrāk un jābeidz piemērot 2021. gadā. Tomēr dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai izlemt, vai infrastruktūras pārvaldītājiem pēc ieteiktā sākuma datuma shēma būtu jāpiemēro. Shēmas, kuras darbojas šīs regulas spēkā stāšanās dienā, būtu jāatzīst un jāņem vērā, paredzot atbilstošus pārejas noteikumus. Piemērojot šādas shēmas, nekādā gadījumā nevajadzētu diskriminēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus.

(13) Ja modernizācijas progress nav apmierinošs, dalībvalstīm būtu jāļauj piemērot *malus* metodi arī pēc shēmas darbības beigām ar nosacījumu, ka līdzīgus pasākumus piemēro arī kravas autopārvadājumu nozarei. *Malus* metodei vajadzētu atbilst visu kravu pārvadājumu veidu, jo īpaši autotransporta, trokšņa radīto ārējo izmaksu internalizācijas principiem.

(14) Tā kā vagonu turētāji pārsvarā ir tie, kas modernizē vagonus, bet dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi būtu tie, kas gūtu labumu no *bonusiem*, stimulēšana būtu jānovirza tiem, kas sedz modernizācijas izmaksas.

(15) Vairākos pētījumos tika novērtētas modernizācijas izmaksas un nepieciešamais stimulēšanas apjoms, kas kombinācijā ar citām finansējuma iespējām ļautu īstenot modernizāciju. Pamatojoties uz Komisijas veiktu ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu, minimālais vienotais bonusa apmērs būt jānosaka EUR 0,0035 par ass kilometru. Šādam bonusa apmēram būtu jāstimulē tādu vagonu modernizācija, kas sešu gadu laikposmā nobrauc 45 000 km gadā, sedzot 50 % no attiecīgajām izmaksām. Tā kā ir uzskatāms, ka ar kompozītmateriālu bremžu klučiem aprīkotu vagonu izmantošanai ir lielākas ekspluatācijas izmaksas, un ņemot vērā to, ka praksē vagoni varētu nobraukt mazāk nekā 45 000 km gadā, bonusu apmērs varētu tikt palielināts, lai ņemtu vērā šos aspektus.

(16) Lai paātrinātu modernizāciju un mazinātu iespējamo negatīvo seku riskus dzelzceļa nozares konkurētspējai, vagonu turētāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi būtu jāmudina izmantot modernizācijai paredzētās Eiropas publiskā finansējuma iespējas, kas paredzētas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1316/2013 ([1]), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu. Tādā pašā nolūkā dalībvalstis, kas nolemj, ka infrastruktūras pārvaldītājiem jāpiemēro minētā shēma, būtu jāmudina nodrošināt pieeju attiecīgajiem valsts fondiem.

(17) Lai visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodrošinātu nediskriminējošus apstākļus un novērstu bonusu piešķiršanu par tādu vagonu izmantošanu, par kādiem atlaide nav paredzēta, infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāsaņem dati par attiecīgajiem vagonu trokšņa raksturlielumiem. Lai samazinātu administratīvo slogu, minētajam nolūkam būtu jāizmanto esošie reģistri un citi līdzekļi, ja pieejami.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.).

(18) Infrastruktūras pārvaldītājiem, kas piemēro šo shēmu, būtu jāsadarbojas, lai vienkāršotu un harmonizētu procedūras, kas saistītas ar shēmas darbību, tādējādi samazinot administratīvo un finansiālo slogu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

(19) Šai regulai nevajadzētu skart Direktīvas 2012/34/ES noteikumus attiecībā uz infrastruktūras finansēšanu, infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumu un izdevumu līdzsvaru un vienlīdzīgu, nediskriminējošu un pārredzamu piekļuvi infrastruktūrai.

(20) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā atzinumu, ko sniegusi komiteja, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 62. panta 3. punktā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Piemērošanas joma

1. Šajā regulā ir noteikta kārtība, kas infrastruktūras pārvaldītājam jāievēro, piemērojot maksu par trokšņa ietekmes radītajām izmaksām, ko izraisa kravas ritošais sastāvs.

To piemēro tad, kad dalībvalsts saskaņā ar maksāšanas sistēmu, kas paredzēta Direktīvas 2012/34/ES 29. panta 1. punktā, nolemj mainīt infrastruktūras maksu saskaņā ar minētās direktīvas 31. panta 5. punkta pirmo daļu.

2. Šī regula neattiecas uz vagoniem, kas atbilst vienam no turpmāk norādītajiem nosacījumiem:

a) vagoni, kuriem piešķirta atkāpe no trokšņa SITS saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK ([1]) 9. pantu;

b) vagoni, kam nav pieejami vagonu SITS atbilstoši kompozītmateriālu bremžu kluči, kurus bez turpmākām bremžu sistēmas modifikācijām vai īpašām pārbaudēm var uzmontēt vagonam;

c) vagoni, kuri ierodas no trešām valstīm un kurus ekspluatē 1 520 vai 1 524 mm platuma dzelzceļa sliežu ceļu tīklā, un kuriem trokšņa SITS ir piešķirts īpašs statuss vai kuri ir izslēgti no tās darbības jomas.

3. Bonusu un *malus* apmēri, kas izriet no sliežu ceļu piekļuves maksas diferencēšanas, nodrošina nediskriminējošu un pārredzamu piekļuvi infrastruktūrai.

4. Sliežu ceļu piekļuves maksas diferencēšana saskaņā ar šo regulu neskar valsts atbalsta noteikumu piemērošanu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) "shēma" ir noteikumi, kas paredz atbilstoši troksnim diferencētu sliežu ceļu piekļuves maksu, ko pieņem un piemēro infrastruktūras pārvaldītāji;

2) "modernizēti vagoni" ir esoši vagoni, kas modernizēti saskaņā ar trokšņa SITS prasībām, aprīkojot ar kompozītmateriālu bremžu klučiem;

3) "klusi vagoni" ir jauni vai esoši vagoni, kas atbilst trokšņa SITS noteiktajām attiecīgajām trokšņa robežvērtībām;

4) "skaļi vagoni" ir vagoni, kas neatbilst trokšņa SITS noteiktajām attiecīgajām trokšņa robežvērtībām;

5) "skaļš vilciens" ir vilciens, kura sastāvā vairāk nekā 10 % vagonu ir skaļi vagoni;

6) "kluss vilciens" ir vilciens, kura sastāvā vismaz 90 % vagonu ir klusi vagoni;

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīva 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.).

7) "ļoti klusi vagoni un lokomotīves" ir vagoni un lokomotīves, kuru trokšņa emisija ir vismaz 3 dB zemāka nekā trokšņa SITS noteiktās attiecīgās robežvērtības;

8) "bonuss par modernizētiem vagoniem" ir modernizētus vagonus izmantojošiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķirama garantēta atlaide no infrastruktūras piekļuves maksas;

9) "vilciena bonuss" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķirama papildu atlaide par katru "kluso vilcienu";

10) "bonuss par ļoti klusiem vagoniem vai lokomotīvēm" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķirama papildu atlaide par katru "ļoti kluso" vagonu un lokomotīvi;

11) "*malus* metode" ir tāds papildu uzcenojums infrastruktūras piekļuves maksai, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums maksā par katru skaļo vilcienu.

3. pants

Shēma

1. Pamatojoties uz šajā regulā noteikto kārtību, infrastruktūras pārvaldītājs pieņem shēmu, ar ko diferencē infrastruktūras maksu atkarībā no radītā trokšņa līmeņa un kas ir piemērojama visiem attiecīgajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Šīs shēmas piemērošana nerada nepamatotus konkurences izkropļojumus starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kā arī nelabvēlīgi neietekmē dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares kopējo konkurētspēju.

2. Shēmu piemēro līdz 2021. gada 31. decembrim.

4. pants

Bonuss par modernizētiem vagoniem

1. Infrastruktūras pārvaldītāji ievieš bonusu, ko piešķir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas izmanto modernizētus vagonus. Bonusa apmērs ir vienāds visā infrastruktūras pārvaldītāja tīklā, un to piešķir par katru modernizēto vagonu.

2. Bonusa apmēra aprēķina pamatā ir vagona asu un nobraukto kilometru skaits infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajā periodā.

3. Minimālo bonusa apmēru nosaka EUR 0,0035 par ass kilometru.

4. Nosakot bonusa apmēru, infrastruktūras pārvaldītājs var ņemt vērā inflāciju, vagonu nobraukumu un ekspluatācijas izmaksas, kas saistītas ar modernizētu vagonu izmantošanu.

5. Bonusa apmēru, kas aprēķināts saskaņā ar 3. punktu un attiecīgā gadījumā 4. punktu, nosaka vismaz uz vienu gadu.

6. Infrastruktūras pārvaldītāji var nolemt atcelt bonusus vai samazināt tos modernizācijas izmaksu apmērā attiecībā uz vagoniem, par kuriem jau saņemta atlīdzība, kompensējot modernizācijas izmaksas.

5. pants

Vilciena bonuss

1. Infrastruktūras pārvaldītāji var ieviest bonusu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas izmanto klusus vilcienus.

2. Vilciena bonusu piemēro par katru kluso vilcienu.

3. Bonusa apmērs par klusu vilcienu nepārsniedz 50 % no kopējā to bonusu apmēra, ko piemēro par modernizētiem vagoniem, kuri ir minētā vilciena sastāvā, un ko aprēķina saskaņā ar 4. pantu.

4. Bonusu par klusu vilcienu summē ar bonusiem, kas minēti 4. un 6. pantā.

6. pants

Bonuss par ļoti klusiem vagoniem un lokomotīvēm

1. Infrastruktūras pārvaldītāji var ieviest bonusu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri izmanto ļoti klusus vagonus un lokomotīves.

2. Šā panta 1. punktā minētais bonuss ir piemērojams katram ļoti klusajam vagonam un lokomotīvei.

3. Bonusa apmērs par katru ļoti kluso vagonu un lokomotīvi proporcionāli atbilst trokšņa līmeņa samazinājumam zem šīm robežvērtībām un nepārsniedz 50 % no tā bonusa apmēra, ko piemēro par modernizētu vagonu un aprēķina saskaņā ar 4. pantu.

4. Bonusu par ļoti klusiem vagoniem un lokomotīvēm summē ar bonusiem, kas minēti 4. un 5. pantā.

7. pants

Malus metode

1. Infrastruktūras pārvaldītāji var ieviest *malus* metodi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas izmanto skaļus vilcienus.

2. *Malus* metodi piemēro par katru skaļo vilcienu.

3. Kopējā saskaņā ar *malus* metodi samaksātā summa visā shēmas darbības laikā nav lielāka par 4., 5. un 6. pantā minēto bonusu summu.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji drīkst nepiemērot 3. punktu, ja attiecīgajā dalībvalstī līdzīgu maksu par trokšņa radītajām izmaksām piemēro kravas autopārvadājumiem saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

5. Atkāpjoties no 3. panta, dalībvalstis var nolemt turpināt piemērot vai ieviest *malus* metodi pēc shēmas darbības beigām ar nosacījumu, ka līdzīgus pasākumus piemēro arī kravas autopārvadājumu nozarei saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

6. Pieņemot lēmumu ieviest *malus* metodi un nosakot tās līmeni, infrastruktūras pārvaldītājs attiecīgā gadījumā un pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām var ņemt vērā dzelzceļa kravu pārvadājumu skartās teritorijas jutīgumu, jo īpaši skarto iedzīvotāju daudzumu un to eksponētību dzelzceļa troksnim gar dzelzceļa līniju.

8. pants

Administratīvie pasākumi

1. Infrastruktūras pārvaldītāji ir atbildīgi par shēmas pārvaldību, tostarp par uzskaites kārtošanu finanšu plūsmām ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Shēmas piemērošanas laikposmā un turpmākajos desmit gados pēc shēmas darbības termiņa beigām pēc valsts kompetento iestāžu pieprasījuma infrastruktūras pārvaldītāji dara pieejamus datus par minētajām finanšu plūsmām.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji izmanto esošos reģistrus un citus līdzekļus, lai iegūtu pierādījumus par vagonu vai lokomotīvju statusu (atbilstoši modernizēti, klusi vai skaļi, ļoti klusi).

3. Ja 2. punktā minētie dati nevar tikt iegūti no reģistriem vai citiem līdzekļiem, infrastruktūras pārvaldītājs pieprasa dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem apliecināt to vagonu un lokomotīvju statusu, kurus tie plāno izmantot.

Modernizētu vagonu gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums iesniedz atbilstošus tehniskus vai finansiālus pierādījumus par to, ka modernizācija ir veikta.

Klusu vagonu gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums iesniedz ekspluatācijas atļauju vai līdzvērtīgus pierādījumus.

Ļoti klusu vagonu un lokomotīvju gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums iesniedz pierādījumus par zemu trokšņa līmeni, vajadzības gadījumā pievienojot sīku informāciju par veiktajiem papildu pārveidojumiem trokšņa samazināšanai.

4. Var turpināt piemērot valsts līmenī izstrādātos administratīvos pasākumus esošo shēmu pārvaldībai, ja tiek ievērotas šīs regulas prasības.

5. Shēmas administratīvās izmaksas netiek ņemtas vērā, nosakot bonusu un *malus* apmērus.

6. To dalībvalstu infrastruktūras pārvaldītāji, kurās šī shēma tiek piemērota, sadarbojas, jo īpaši attiecībā uz to, kā vienkāršot un harmonizēt administratīvās procedūras, ar kurām piemēro šajā regulā noteikto maksu par tā trokšņa ietekmes radītajām izmaksām, ko izraisa kravas ritošais sastāvs, tostarp attiecībā uz 3. punktā minēto pierādījumu veidu.

9. pants

Paziņošana

1. Pirms shēmu stāšanās spēkā par tām paziņo Komisijai.

2. Līdz 2016. gada 1. maijam un līdz katra nākamā gada 1. maijam dalībvalstis par iepriekšējo kalendāro gadu iesniedz Komisijai vismaz šādus datus:

a) vagonu skaits, par kuriem tika piešķirti bonusi, kas minēti 4. pantā;

b) attiecīgā gadījumā – vagonu un lokomotīvju skaits, par kuriem tika piešķirti bonusi, kas minēti 6. pantā;

c) attiecīgā gadījumā, vilcienu skaits, par kuriem tika piešķirti bonusi, kas minēti 5. pantā;

d) attiecīgā gadījumā – vilcienu skaits, kuriem tika piemērota *malus* metode;

e) modernizēto vagonu nobraukums attiecīgajā dalībvalstī;

f) aptuvenais kluso un skaļo vilcienu nobraukums attiecīgajā dalībvalstī.

3. Pēc Komisijas pieprasījuma sniedz papildu datus, ja tādi ir pieejami. Tie var būt dati par:

a) to bonusu kopējo summu, kas piešķirti par modernizētiem vagoniem, klusiem vilcieniem, ļoti klusiem vagoniem un lokomotīvēm;

b) piešķirtās *malus* vērtības kopējo summu;

c) vidējo bonusu un *malus* vērtību kopējo summu par ass kilometru.

10. pants

Pārskatīšana

1. Līdz 2018. gada 31. decembrim Komisija novērtē shēmas īstenošanu, jo īpaši attiecībā uz vagonu modernizēšanas progresu un līdzsvaru starp summām, kas atskaitītas bonusiem un jau samaksātas *malus* metodes ietvaros. Turklāt Komisija novērtē saskaņā ar šo regulu ieviesto shēmu ietekmi uz dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares vispārējo konkurētspēju un shēmu radīto stimulu pārnešanu no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem uz vagonu turētājiem.

2. Ņemot vērā novērtējuma rezultātus, Komisija nepieciešamības gadījumā var grozīt šo regulu, jo īpaši attiecībā uz minimālo bonusa apmēru.

11. pants

Spēkā esošās shēmas

1. Shēmas, kas ir spēkā šīs regulas spēkā stāšanās brīdī, tostarp līgumus, kuru pamatā ir šādas shēmas, var turpināt piemērot vēlākais līdz 2016. gada 10. decembrim. Šajā regulā noteikto shēmu var piemērot vienīgi pēc tam, kad spēkā esošās shēmas darbība ir izbeigta. Spēkā esošu shēmu darbības izbeigšana nav nepieciešama, ja infrastruktūras pārvaldītājs līdz 2016. gada 11. decembrim šīs shēmas un uz tām balstītos līgumus ir padarījis atbilstīgus šai regulai.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji no dalībvalstīm, kurās bija spēkā esošas shēmas, kas minētas 1. punktā, var nolemt nepiemērot 3. panta 2. punktu, ja kopējais to shēmu darbības ilgums ir vismaz seši gadi.

12. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2015. gada 16. jūnija.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2015. gada 13. martā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER