KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2015/429

2015 m. kovo 13 d.

kuriuo nustatoma mokesčių už sąnaudas, patiriamas dėl triukšmo poveikio, taikymo tvarka

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė ([1]), ypač į jos 31 straipsnio 5 dalį,

kadangi:

(1) baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ ([2]) nurodyta, kad 10 % Europos gyventojų kenčia nuo geležinkelių transporto, visų pirma prekinių traukinių, keliamos didelės triukšmo taršos. Triukšmas – vietinis išorės veiksnys, darantis poveikį arti geležinkelio linijų gyvenantiems žmonėms. Jį ekonomiškai efektyviausia mažinti ten, kur jis sukeliamas, t. y. šaltinyje. Ketines stabdžių trinkeles pakeitus kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis triukšmo sumažėjimas gali siekti iki 10 dB. Todėl turėtų būti skatinama ir siekiama remti riedmenų modifikavimą, diegiant ekonomiškai naudingiausias mažatriukšmio stabdymo technologijas;

(2) šiuo reglamentu siekiama skatinti riedmenų modifikavimą sudarant sąlygas kompensuoti su kompozitinių stabdžių trinkelių diegimu susijusias atitinkamas išlaidas;

(3) Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 5 dalimi Komisijai suteikti įgaliojimai priimti įgyvendinimo priemones, kuriomis būtų nustatyta mokesčių už sąnaudas, patiriamas dėl triukšmo poveikio, taikymo tvarka, įskaitant taikymo trukmę, ir sudaroma galimybė diferencijuoti infrastruktūros mokesčius, kad atitinkamai būtų atsižvelgiama į triukšmo veikiamos zonos jautrumą, visų pirma į gyventojų, kuriems daromas poveikis, skaičių ir traukinių sudėtį, nuo kurios priklauso keliamo triukšmo lygis (pagal keliamą triukšmą diferencijuoti mokesčiai už naudojimąsi geležinkelio keliais);

(4) tokia tvarka nustatoma šiame reglamente, o kartu numatoma atitinkama teisinė sistema, kuria remiantis infrastruktūros valdytojai turėtų sukurti ir taikyti pagal keliamą triukšmą diferencijuotų mokesčių už naudojimąsi bėgiais nustatymo sistemą (toliau – sistema). Ši teisinė sistema turėtų padėti užtikrinti geležinkelio įmonėms, vagonų valdytojams ir kitoms suinteresuotosioms šalims teisinį saugumą ir paskatas modifikuoti savo vagonus. Todėl šiame reglamente nustatyta tvarka apima sistemos taikymo trukmę, paskatų lygį ir susijusias taisykles;

(5) siekdama suteikti reikiamų ekspertinių žinių ir pagalbos, 2011 m. Komisija sukūrė ekspertų darbo grupę, skirtą pagal keliamą triukšmą diferencijuotų mokesčių už naudojimąsi geležinkelio keliais klausimams spręsti. Grupė, kurią sudarė suinteresuotų valstybių narių, infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių, vagonų valdytojų ir pilietinės visuomenės atstovai, pateikė vertingų pastabų;

(6) valstybėms narėms turėtų būti palikta laisvė savo nuožiūra nuspręsti, ar siekdamas atsižvelgti į sąnaudas, patiriamas dėl triukšmo poveikio, infrastruktūros valdytojas pagal šį reglamentą turėtų keisti infrastruktūros mokesčius;

(7) Komisijos reglamento (ES) Nr. 1304/2014 ([3]) dėl posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninės sąveikos specifikacijos su vėlesniais pakeitimais (toliau – triukšmo TSS) reikalavimus atitinkantys vagonai turėtų būti laikomi betriukšmiais. Triukšmo TSS neatitinkantys vagonai turėtų būti laikomi triukšmingais. Jeigu atnaujinant ar tobulinant vagoną įmontuojamos sertifikuotos kompozitinės stabdžių trinkelės ir vertinamame vagone nepridedama jokių triukšmo šaltinių, turėtų būti daroma prielaida, kad triukšmo TSS reikalavimų laikomasi;

([1]) OL L 343, 2012 12 14, p. 32.
([2]) COM(2011) 144.
([3]) 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1304/2014 dėl posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2008/232/EB ir panaikinamas Sprendimas 2011/229/ES (OL L 356, 2014 12 12, p. 421).

(8) kai kurių vagonų – dėl jų techninių charakteristikų – modifikuoti įmontuojant kompozitines stabdžių trinkeles negalima. Tokiems vagonams šis reglamentas neturėtų būti taikomas;

(9) siekiant išlaikyti geležinkelių sektoriaus konkurencingumą, modifikuotus vagonus naudojančioms įmonėms pagal sistemą turėtų būti nustatyta mažiausia privaloma nuolaida arba paskata. Dėl tos pačios priežasties reikėtų taikyti tik būtiniausias administracines procedūras;

(10) siekiant atsižvelgti į triukšmo veikiamos zonos jautrumą, visų pirma susijusią su gyventojų, kuriems daromas poveikis, skaičiumi, infrastruktūros valdytojai turėtų turėti galimybę triukšmingus traukinius naudojančioms geležinkelio įmonėms nustatyti papildomą mokestį (nuobaudą). Nuobauda gali būti nustatyta tik tuo atveju, jei nustatoma ir paskata. Dėl tinkamai pagrįstų priežasčių, susijusių visų pirma su gyventojų patiriamu triukšmu, skirtingose geležinkelių linijose ir atkarpose gali būti taikomas skirtingas nuobaudos dydis. Siekiant nepakenkti bendram geležinkelių sektoriaus konkurencingumui, nuobaudų dydis turėtų būti ribojamas ir bet kuriuo atveju neturėtų viršyti paskatų dydžio. Tačiau toks apribojimas neturėtų būti taikomas, jei mokesčiai už sąnaudas, patiriamas dėl triukšmo, pagal Sąjungos teisę taikomi krovinių vežimo keliais sektoriuje;

(11) atlikus modifikavimą triukšmas sumažinamas veiksmingai tik jei beveik visi traukinio vagonai rieda tyliai. Be to, turėtų būti skatinama siekti geresnių – būtiniausius reikalavimus viršijančių – rezultatų ir skatinamos inovacijos triukšmo mažinimo srityje. Todėl turėtų būti sudarytos sąlygos skirti papildomas paskatas už betriukšmius traukinius ir labai tylius riedmenis;

(12) vienas iš pagrindinių šio reglamento tikslų – skatinti greitą riedmenų modifikavimą, todėl paskatos pagal sistemą turėtų būti skiriamos ribotą, bet kartu pakankamai ilgą laiką, kad būtų užtikrinta pakankama finansinė parama. Todėl sistemą reikėtų pradėti taikyti kuo greičiau ir baigti taikyti 2021 m. Tačiau valstybės narės turėtų turėti galimybę nuspręsti, ar infrastruktūros valdytojai turėtų taikyti sistemą po siūlomos jos taikymo pradžios datos. Turėtų būti pripažintas šio reglamento įsigaliojimo dieną galiojančių sistemų poveikis ir į jį turėtų būti atsižvelgta nustatant atitinkamas pereinamojo laikotarpio nuostatas. Taikant tokias sistemas jokiu būdu neturėtų būti diskriminuojamos geležinkelio įmonės;

(13) jei riedmenų modifikavimo pažanga yra nepatenkinama, valstybės narės turėtų turėti galimybę taikyti nuobaudą ir pasibaigus sistemos taikymo laikotarpiui su sąlyga, kad panaši priemonė taikoma krovinių vežimo keliais sektoriuje. Nustatant tokią nuobaudą turėtų būti vadovaujamasi dėl triukšmo patiriamų išorės sąnaudų internalizavimo principais, taikomais visų rūšių, visų pirma kelių, krovininio transporto sektoriuose;

(14) kadangi vagonus paprastai gali modifikuoti vagonų valdytojai, o paskata būtų skiriama geležinkelio įmonėms, skatinamosios priemonės turėtų būti perduodamos tiems, kas patiria modifikavimo išlaidų;

(15) atliekant įvairius tyrimus buvo įvertintos modifikavimo išlaidos ir reikalingos paskatos, kurios – kartu su kitomis finansavimo galimybėmis – būtų naudingos siekiant modifikuoti riedmenis. Remiantis Komisijos atliktu pagalbiniu poveikio vertinimo tyrimu, mažiausias suderintas paskatos dydis turėtų būti 0,0035 EUR už vieną ašies km. Tokio dydžio paskata turėtų pastūmėti modifikuoti vagonus, kurie šešerių metų laikotarpiu per metus nuvažiuoja 45 000 km, nes ji padėtų padengti 50 % susijusių išlaidų. Kadangi laikoma, kad vagonų su kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis naudojimo sąnaudos yra didesnės, ir atsižvelgiant į tai, kad vagonas praktiškai gali nuriedėti mažiau kaip 45 000 km per metus, paskatą būtų galima padidinti;

(16) siekiant paspartinti riedmenų modifikavimą ir sumažinti galimų neigiamų padarinių geležinkelių sektoriaus konkurencingumui pavojų, vagonų valdytojai ir geležinkelio įmonės turėtų būti skatinami pasinaudoti riedmenų modifikavimui skirtomis Europos viešojo finansavimo galimybėmis, numatytomis Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ([1]). Tuo pačiu tikslu valstybės narės, nusprendusios, kad infrastruktūros valdytojai turi taikyti sistemą, turėtų būti skatinamos atitinkamai skirti valstybės lėšų;

(17) kad visoms geležinkelio įmonėms būtų užtikrintos nediskriminacinės sąlygos, o paskatos nebūtų mokamos už vagonų, kurie neatitinka paskatų skyrimo sąlygų, naudojimą, infrastruktūros valdytojai turėtų gauti su atitinkamomis vagonų triukšminėmis charakteristikomis susijusius duomenis. Siekiant sumažinti administracinę naštą, tuo tikslu turėtų būti naudojami jau vedami registrai ir kitos turimos priemonės;

([1]) 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 (OL L 348, 2013 12 20, p. 129).

(18) kad sumažintų geležinkelio įmonėms tenkančią administracinę ir finansinę naštą, sistemą taikantys infrastruktūros valdytojai turėtų bendradarbiauti siekdami supaprastinti ir suderinti su sistemos taikymu susijusias procedūras;

(19) šio reglamento nuostatos neturėtų pažeisti Direktyvos 2012/34/ES nuostatų, susijusių su infrastruktūros finansavimu, infrastruktūros valdytojo pajamų ir išlaidų pusiausvyra ir tinkama, nediskriminacine bei skaidria prieiga prie infrastruktūros;

(20) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka Direktyvos 2012/34/ES 62 straipsnio 3 dalyje nurodyto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šiame reglamente nustatoma tvarka, kurios turi laikytis infrastruktūros valdytojas, taikydamas mokesčius už sąnaudas, patiriamas dėl prekinių riedmenų keliamo triukšmo poveikio.

Jis taikomas, kai valstybė narė, laikydamasi 29 straipsnio 1 dalyje nustatytos apmokestinimo sistemos, nusprendžia pagal Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 5 dalies pirmą pastraipą pakeisti infrastruktūros mokesčius.

2. Šis reglamentas netaikomas vagonams, kurie atitinka vieną iš šių sąlygų:

a) vagonams, kuriems pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/57/EB 9 straipsnį taikoma nuo triukšmo TSS nukrypti leidžianti nuostata ([1]);

b) vagonams, kuriems vagonų TSS atitinkančių kompozitinių stabdžių trinkelių, kurias be papildomo modifikavimo ar specialių bandymų būtų galima įmontuoti į vagoną, nėra;

c) trečiųjų valstybių vagonams, riedantiems 1 520 arba 1 524 mm pločio geležinkelio vėžės tinklu, kurie triukšmo TSS nurodyti kaip specifiniai atvejai arba kuriems ta TSS netaikoma.

3. Paskatomis ir nuobaudomis, nustatytoms taikant diferencijuotus mokesčius už naudojimąsi geležinkelio keliais, užtikrinama nediskriminacinė ir skaidri prieiga prie infrastruktūros.

4. Pagal šį reglamentą taikant diferencijuotus mokesčius už naudojimąsi geležinkelio keliais nedaroma poveikio valstybės pagalbos taisyklių taikymui.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1. sistema – pagal keliamą triukšmą diferencijuotų mokesčių už naudojimąsi geležinkelio keliais nuostatos, kurias turi priimti ir taikyti infrastruktūros valdytojai;

2. modifikuoti vagonai – turimi vagonai, modifikuoti pagal triukšmo TSS reikalavimus įmontavus kompozitines stabdžių trinkeles;

3. betriukšmiai vagonai – nauji ar turimi vagonai, atitinkantys triukšmo TSS nustatytas atitinkamas triukšmo ribines vertes;

4. triukšmingi vagonai – vagonai, neatitinkantys triukšmo TSS nustatytų atitinkamų triukšmo ribinių verčių;

5. triukšmingas traukinys – traukinys, kuriame yra daugiau kaip 10 % triukšmingų vagonų;

6. betriukšmis traukinys – traukinys, kuriame yra ne mažiau kaip 90 % betriukšmių vagonų;

([1]) 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (OL L 191, 2008 7 18, p. 1).

7. labai tylūs vagonai ir lokomotyvai – vagonai ir lokomotyvai, kurių keliamas triukšmas yra bent 3 dB mažesnis už triukšmo TSS nustatytas atitinkamas vertes;

8. paskata už modifikuotus vagonus – privaloma prieigos prie infrastruktūros mokesčių nuolaida, taikoma modifikuotus vagonus naudojančioms geležinkelio įmonėms;

9. paskata už traukinius – neprivaloma mokesčių nuolaida, taikoma geležinkelio įmonėms už kiekvieną betriukšmį traukinį;

10. paskata už labai tylius vagonus ar lokomotyvus – neprivaloma mokesčių nuolaida, taikoma geležinkelio įmonėms už kiekvieną labai tylų vagoną ar lokomotyvą;

11. nuobauda – neprivalomas papildomas prieigos prie infrastruktūros mokestis, kurį geležinkelio įmonės turi mokėti už kiekvieną triukšmingą traukinį.

3 straipsnis

Sistema

1. Infrastruktūros valdytojas, remdamasis šiame reglamente nustatyta tvarka, priima infrastruktūros mokesčių diferencijavimo pagal keliamo triukšmo lygį sistemą ir ją taiko visoms susijusioms geležinkelio įmonėms. Taikant šią sistemą netinkamai neiškraipoma geležinkelio įmonių konkurencija ir nedaroma poveikio bendram krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus konkurencingumui.

2. Ši sistema taikoma iki 2021 m. gruodžio 31 d.

4 straipsnis

Paskata už modifikuotus vagonus

1. Infrastruktūros valdytojai nustato paskatą geležinkelio įmonėms, eksploatuojančioms modifikuotus vagonus. Visame infrastruktūros valdytojo tinkle taikoma paskata yra to paties dydžio ir skiriama už kiekvieną modifikuotą vagoną.

2. Paskatos dydis apskaičiuojamas remiantis vagono ašių ir per infrastruktūros valdytojo nustatytą laikotarpį nuvažiuotų kilometrų skaičiumi.

3. Mažiausias paskatos dydis – 0,0035 EUR už vieną ašies km.

4. Nustatydamas paskatos dydį, infrastruktūros valdytojas gali atsižvelgti į infliaciją, vagonų ridą ir su modifikuotų vagonų eksploatavimu susijusias veiklos sąnaudas.

5. Pagal 3 dalį ir, jei taikoma, 4 dalį apskaičiuotas paskatos dydis nustatomas bent vieniems metams.

6. Infrastruktūros valdytojai gali nuspręsti paskatą panaikinti arba sumažinti dydžiu, atitinkančiu vagonų, už kuriuos jau buvo išmokėta paskata ir taip sudarytos sąlygos padengti modifikavimo išlaidas, modifikavimo išlaidų vertę.

5 straipsnis

Paskata už traukinius

1. Infrastruktūros valdytojai gali nustatyti paskatą geležinkelio įmonėms, eksploatuojančioms betriukšmius traukinius.

2. Paskata už traukinius taikoma kiekvienam betriukšmiam traukiniui.

3. Paskata už betriukšmį traukinį sudaro ne daugiau kaip 50 % bendros paskatų, skiriamų už tą traukinį sudarančius modifikuotus vagonus, vertės ir yra apskaičiuojama pagal 4 straipsnį.

4. Paskata už betriukšmį traukinį sumuojama su 4 ir 6 straipsniuose nurodytomis paskatomis.

6 straipsnis

Paskata už labai tylius vagonus ir lokomotyvus

1. Infrastruktūros valdytojai gali nustatyti paskatą geležinkelio įmonėms, eksploatuojančioms labai tylius vagonus ir lokomotyvus.

2. 1 dalyje nurodyta paskata taikoma kiekvienam labai tyliam vagonui ir lokomotyvui.

3. Paskatos už kiekvieną labai tylų vagoną ir lokomotyvą dydis yra proporcingas triukšmo sumažinimo žemiau šių ribinių verčių lygiui ir sudaro ne daugiau kaip 50 % modifikuotiems vagonams taikytinos paskatos dydžio, apskaičiuoto pagal 4 straipsnį.

4. Paskata už labai tylius vagonus ir lokomotyvus sumuojama su 4 ir 5 straipsniuose nurodytomis paskatomis.

7 straipsnis

Nuobauda

1. Infrastruktūros valdytojai triukšmingus traukinius eksploatuojančioms geležinkelio įmonėms gali nustatyti nuobaudą.

2. Nuobauda taikoma už kiekvieną triukšmingą traukinį.

3. Bendra nuobaudų suma, mokama per sistemos taikymo laikotarpį, neviršija 4, 5 ir 6 straipsniuose nurodytų paskatų sumos.

4. Infrastruktūros valdytojai 3 dalies gali netaikyti, jei atitinkamoje valstybėje narėje panašūs mokesčiai už sąnaudas, patiriamas dėl triukšmo, pagal Sąjungos teisę taikomi krovinių vežimo keliais sektoriuje.

5. Nukrypdamos nuo 3 straipsnio, valstybės narės gali nuspręsti pradėti taikyti nuobaudą arba toliau ją taikyti ir sistemos taikymo laikotarpiui pasibaigus su sąlyga, kad panaši priemonė pagal Sąjungos teisę taikoma krovinių vežimo keliais sektoriuje.

6. Priimdamas sprendimą dėl nuobaudos nustatymo ir jos dydžio, infrastruktūros valdytojas, pasikonsultavęs su susijusiomis suinteresuotosiomis šalimis, gali atitinkamai atsižvelgti į zonos, per kurią geležinkeliais vežami kroviniai, jautrumą, o pirmiausia gyventojų, kuriems daromas poveikis, skaičių ir išilgai geležinkelio linijos jų patiriamą geležinkelio triukšmą.

8 straipsnis

Administracinė tvarka

1. Infrastruktūros valdytojai yra atsakingi už sistemos valdymą, įskaitant finansinių srautų su geležinkelio įmonėmis apskaitos tvarkymą. Kompetentingai nacionalinei institucijai paprašius, jie sistemos taikymo laikotarpiu ir dešimt metų po sistemos taikymo pabaigos pateikia su šiais finansiniais srautais susijusius duomenis.

2. Siekdamas surinkti duomenis apie vagonų ar lokomotyvų būklę (t. y. ar jie modifikuoti, betriukšmiai, triukšmingi ar labai tylūs), infrastruktūros valdytojas naudojasi esamais registrais ir kitomis turimomis priemonėmis.

3. Jei pasinaudojant registrais ar kitomis priemonėmis 2 dalyje nurodytų duomenų surinkti negalima, infrastruktūros valdytojas paprašo geležinkelio įmonių pateikti duomenis apie vagonų ir lokomotyvų, kuriuos jos ketina eksploatuoti, būklę.

Modifikuoto vagono atveju geležinkelio įmonė pateikia techninių ar finansinių įrodymų, kad buvo atliktas modifikavimas.

Betriukšmių vagonų atveju geležinkelio įmonė pateikia leidimą pradėti eksploatuoti vagoną arba kitą lygiavertį įrodymą.

Labai tylių vagonų ir lokomotyvų atveju geležinkelio įmonė pateikia įrodymų apie žemesnį triukšmo lygį, įskaitant, jei tinkama, išsamius duomenis apie atliktus papildomus su triukšmo mažinimu susijusius pakeitimus.

4. Nacionaliniu lygmeniu parengtos administracinės priemonės, skirtos esamoms sistemoms valdyti, gali būti ir toliau taikomos, jei jos atitinka šio reglamento nuostatas.

5. Nustatant paskatų ir nuobaudų dydį, į administracines sistemos valdymo sąnaudas neatsižvelgiama.

6. Sistemą taikančių valstybių narių infrastruktūros valdytojai bendradarbiauja, visų pirma siekdami supaprastinti ir suvienodinti administracines procedūras, susijusias su šiame reglamente numatytų mokesčių už sąnaudas, patiriamas dėl prekinių riedmenų keliamo triukšmo poveikio, taikymu, įskaitant 3 dalyje nurodytą įrodymų pateikimo formą.

9 straipsnis

Pranešimų teikimas

1. Komisijai apie sistemas pranešama prieš jas pradedant taikyti.

2. Iki 2016 m. gegužės 1 d. ir kiekvienų vėlesnių metų gegužės 1 d. valstybės narės Komisijai pateikia bent šiuos ankstesnių kalendorinių metų duomenis:

a) vagonų, už kuriuos skirta 4 straipsnyje nurodyta paskata, skaičių;

b) jei taikoma, vagonų ir lokomotyvų, už kuriuos skirta 6 straipsnyje nurodyta paskata, skaičių;

c) jei taikoma, traukinių, už kuriuos skirta 5 straipsnyje nurodyta paskata, skaičių;

d) jei taikoma, traukinių, už kuriuos skirta nuobauda, skaičių;

e) modifikuotų vagonų ridos atitinkamoje valstybėje narėje duomenis;

f) apskaičiuotos betriukšmių ir triukšmingų traukinių ridos atitinkamoje valstybėje narėje duomenis.

3. Komisijai paprašius, pateikiami papildomi duomenys, jei jų turima. Šie duomenys gali būti:

a) bendra paskatų, skirtų už modifikuotus vagonus, betriukšmius traukinius ir labai tylius vagonus ir lokomotyvus, suma;

b) bendra surinktų nuobaudų suma;

c) už vieną ašies km skirtų paskatų ir nuobaudų vidurkis.

10 straipsnis

Peržiūra

1. Komisija iki 2018 m. gruodžio 31 d. įvertina sistemų įgyvendinimą, visų pirma tai, kaip vyksta vagonų modifikavimas, taip pat skirtų paskatų ir jau sumokėtų nuobaudų balansą. Be to, Komisija įvertina pagal šį reglamentą sukurtų sistemų poveikį bendram krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus konkurencingumui ir pagal sistemą numatytų skatinamųjų priemonių, kurios buvo taikomos geležinkelio įmonėms, perdavimą vagonų valdytojams.

2. Atsižvelgdama į vertinimo rezultatus, Komisija prireikus gali iš dalies pakeisti reglamentą, visų pirma nuostatas, susijusias su mažiausiu paskatos dydžiu.

11 straipsnis

Galiojančios sistemos

1. Šio reglamento įsigaliojimo dieną galiojančios sistemos, įskaitant tokiomis sistemomis grindžiamas sutartis, gali būti toliau taikomos ne ilgiau kaip iki 2016 m. gruodžio 10 d. Šiame reglamente numatyta sistema gali būti taikoma tik po to, kai baigiamos taikyti esamos sistemos. Baigti taikyti esamų sistemų nereikalaujama, jei infrastruktūros valdytojas iki 2016 m. gruodžio 11 d. užtikrina esamos sistemos ir ja grindžiamų sutarčių atitiktį šiam reglamentui.

2. Valstybių narių, kuriose taikytos 1 dalyje nurodytos sistemos, infrastruktūros valdytojai gali nuspręsti netaikyti 3 straipsnio 2 dalies, jei bendra jų sistemų taikymo trukmė yra bent 6 metai.

12 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2015 m. birželio 16 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2015 m. kovo 13 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER