

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/429**z dnia 13 marca 2015 r.****określające zasady, które należy stosować przy pobieraniu opłat za koszty skutków hałasu****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 31 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” ⁽²⁾ podaje się, że 10 % ludności UE jest narażone na znaczne zanieczyszczenie hałasem powodowane przez transport kolejowy, w szczególności towarowy. Hałas jest lokalnym efektem zewnętrznym, który ma wpływ na osoby mieszkające w pobliżu linii kolejowych. Najbardziej opłacalną metodą jego redukcji jest ograniczenie hałasu u źródła, w którym jest wytwarzany. Wymieniając klocki hamulcowe z żeliwnych na kompozytowe, hałas można zredukować nawet o 10 dB. W związku z tym należy wspierać i kontynuować wymianę wyposażenia wagonów na najbardziej efektywny pod względem finansowym system hamowania o niskim poziomie hałasu, jaki jest dostępny.
- (2) Celem niniejszego rozporządzenia jest zachęcenie do modernizacji poprzez umożliwienie zwrotu odpowiednich kosztów związanych z instalacją kompozytowych klocków hamulcowych.
- (3) Artykuł 31 ust. 5 dyrektywy 2012/34/UE upoważnia Komisję do przyjęcia środków wykonawczych określających zasady, które należy stosować przy pobieraniu opłat za koszty skutków hałasu, w tym czas trwania ich stosowania, oraz umożliwiające różnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury, aby uwzględnić, w stosownym przypadku, szczególnie charakter danego obszaru, w szczególności jeżeli chodzi o liczbę ludności, na którą będzie to miało wpływ, i skład pociągu wraz z wpływem na poziom emisji hałasu (opłaty za dostęp do infrastruktury zróżnicowane w zależności od emitowanego hałasu, ang. *noise-differentiated track access charges*, w skrócie NDTAC).
- (4) W niniejszym rozporządzeniu określa się te zasady i ustanawia odpowiednie ramy prawne, które umożliwią zarządcom infrastruktury wprowadzenie i stosowanie systemu ustanawiającego NDTAC („system”). Te ramy prawne powinny zagwarantować przedsiębiorstwom kolejowym, posiadaczom wagonów i innym zainteresowanym stronom pewność prawa i zapewnić zachęty do modernizacji wagonów. W związku z tym zasady określone w niniejszym rozporządzeniu obejmują czas trwania systemu, poziom zachęt i warunki z nimi związane.
- (5) W celu zapewnienia niezbędnej wiedzy fachowej i pomocy Komisja ustanowiła w 2011 r. grupę roboczą ekspertów ds. NDTAC. W skład grupy weszli przedstawiciele zainteresowanych państw członkowskich, zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, posiadaczy wagonów i społeczeństwa obywatelskiego, wnosząc cenny wkład do dyskusji.
- (6) Państwa członkowskie powinny mieć swobodę decydowania, czy zarządca infrastruktury powinien mieć możliwość modyfikowania opłat za dostęp do infrastruktury zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w celu uwzględnienia kosztów skutków hałasu.
- (7) Wagony, które są zgodne z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 1304/2014 ⁽³⁾ w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, z późniejszymi zmianami („TSI »Hałas«”), należy uznać za „ciche”. Wagony, które nie są zgodne z TSI „Hałas”, należy uznać za „głośne”. Jeżeli w trakcie remontu lub modernizacji wagonu wyposaża się go w certyfikowane kompozytowe klocki hamulcowe, nie umieszczając w wagonie podlegającym ocenie żadnych dodatkowych źródeł hałasu, przyjmuje się, że wymogi TSI „Hałas” są spełnione.

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.⁽²⁾ COM(2011) 144.⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 421).

- (8) Istnieją wagony, które nie mogą być wyposażone w kompozytowe klocki hamulcowe ze względu na swoje właściwości techniczne. Wagony te nie powinny wchodzić w zakres niniejszego rozporządzenia.
- (9) W celu zachowania konkurencyjności sektora kolejowego system powinien mieć postać minimalnego obowiązkowego rabatu lub zniżki dla przedsiębiorstw kolejowych użytkujących zmodernizowane wagony. W tym samym celu procedury administracyjne należy ograniczyć do niezbędnego minimum.
- (10) Aby uwzględnić szczególny charakter danego obszaru dotkniętego hałasem, w szczególności jeżeli chodzi o liczbę narażonej ludności, zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość wprowadzenia dodatkowej opłaty (stanowiącej zwyczaj) dla przedsiębiorstw kolejowych korzystających z głośniejszych pociągów. Zwyczaj opłaty można wprowadzić tylko pod warunkiem wprowadzenia zniżki. W odpowiednio uzasadnionych przypadkach poziom zwyczajki na poszczególnych liniach kolejowych i ich odcinkach może być różny, w szczególności w zależności od narażenia na hałas ludności. Aby zwyczajka nie miała wpływu na ogólną konkurencyjność sektora kolejowego, jej wartość powinna być ograniczona i nie powinna przekraczać wartości zniżki. Jeśli jednak opłaty za koszty hałasu stosuje się zgodnie z prawem Unii do sektora transportu drogowego towarów, ograniczenie takie nie powinno mieć zastosowania.
- (11) Efekty skutecznej redukcji hałasu dzięki modernizacji są zauważalne tylko wtedy, gdy prawie wszystkie wagony w danym pociągu są ciche. Ponadto należy wspierać dążenia do większej poprawy charakterystyki hałasu, niż zakładają wymagania minimalne oraz promować innowacje w zakresie redukcji hałasu. W związku z tym należy zezwolić na dodatkowe zniżki za „cichy” i „bardzo cichy” tabor kolejowy.
- (12) Ponieważ jednym z głównych celów niniejszego rozporządzenia jest wprowadzenie zachęt do szybkiej modernizacji, czas działania systemu w odniesieniu do zniżki powinien być ograniczony, ale równocześnie powinien być na tyle długi, aby umożliwić udzielenie wystarczającego wsparcia finansowego. W związku z tym system należy uruchomić jak najszybciej i zakończyć jego stosowanie w 2021 r. Państwa członkowskie powinny jednak mieć możliwość zadecydowania, czy zarządcy infrastruktury powinni stosować ten system po upływie proponowanego terminu rozpoczęcia. Należy rozpoznać i wziąć pod uwagę skutki systemów istniejących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, ustanawiając odpowiednie przepisy przejściowe. Stosowanie takich systemów w żadnym wypadku nie powinno prowadzić do dyskryminowania niektórych przedsiębiorstw kolejowych.
- (13) W razie niezadowolających postępów modernizacji, po zakończeniu działania systemu państwa członkowskie powinny mieć możliwość zastosowania zwyczajki, pod warunkiem że podobny środek ma zastosowanie do sektora transportu drogowego towarów. Opracowując zasady rządzące wspomnianą zwyczajką, należy zadbać o ich spójność z zasadami internalizacji kosztów zewnętrznych hałasu w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu, w szczególności transportu drogowego.
- (14) Ponieważ możliwość modernizowania wagonów mają zazwyczaj ich posiadacze, a zniżkę mogłyby otrzymać przedsiębiorstwa kolejowe, zachęty należy przekazywać tym podmiotom, które ponoszą koszty modernizacji.
- (15) Koszty modernizacji i konieczne zachęty, które wraz z innymi możliwościami finansowania umożliwiłyby kontynuowanie modernizacji, były przedmiotem wielu analiz. Na podstawie badania pomocniczego przeprowadzonego przez Komisję w ramach oceny skutków stwierdzono, że minimalny zharmonizowany poziom zniżki powinien wynosić 0,0035 EUR na os na km. Taka wielkość zniżki powinna stanowić zachętę do modernizacji wagonu przejeżdżającego 45 000 km rocznie w okresie 6 lat, pokrywając 50 % odpowiednich kosztów. Ponieważ uważa się, że korzystanie z wagonów wyposażonych w kompozytowe klocki hamulcowe skutkuje wyższymi kosztami operacyjnymi i biorąc pod uwagę fakt, że w praktyce wagony mogą przejeżdżać mniej niż 45 000 km w skali roku, wielkość zniżki można zwiększyć w celu uwzględnienia tych okoliczności.
- (16) Aby zwiększyć tempo modernizacji i zminimalizować ryzyko wystąpienia ewentualnych negatywnych skutków dla konkurencyjności sektora kolejowego, posiadaczy wagonów i przedsiębiorstwa kolejowe należy zachęcać do korzystania z europejskich środków publicznych, które przewidziano na modernizację w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013⁽¹⁾ ustanawiającym instrument „Łącząc Europę”. W tym samym celu państwa członkowskie, które postanowią, że omawiany system mają stosować zarządcy infrastruktury, należy zachęcać do udostępniania funduszy krajowych.
- (17) Aby zapewnić niedyskryminujące warunki dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych i zapobiec wypłacaniu zniżki za użytkowanie wagonów, które nie uprawniają do ich otrzymania, zarządcy infrastruktury powinni otrzymywać dane dotyczące odpowiednich wielkości charakteryzujących hałas z wagonów. Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne, do tego celu należy wykorzystać istniejące rejestry i inne narzędzia, o ile są dostępne.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

- (18) Zarządcy infrastruktury, którzy wprowadzają system, powinni współpracować w celu uproszczenia i zharmonizowania procedur dotyczących funkcjonowania systemu, tak aby zmniejszyć obciążenia administracyjne i finansowe dla przedsiębiorstw kolejowych.
- (19) Niniejsze rozporządzenie nie powinno naruszać przepisów dyrektywy 2012/34/UE dotyczących finansowania infrastruktury, równowagi dochodów i wydatków zarządcy infrastruktury oraz sprawiedliwego, przejrzystego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury.
- (20) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 62 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się zasady naliczania opłat za koszty skutków hałasu powodowanego przez towarowy tabor kolejowy, których to zasad mają przestrzegać zarządcy infrastruktury.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się w przypadku, gdy państwo członkowskie, przestrzegając ram pobierania opłat określonych w art. 29 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, zdecydowało się na zmianę opłat za dostęp do infrastruktury zgodnie z art. 31 ust. 5 akapit pierwszy tej dyrektywy.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do wagonów, które spełniają jeden z następujących warunków:

- a) wagony, którym na mocy art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE⁽¹⁾ przyznano odstępstwo od TSI „Hałas”;
- b) wagony, do których brak jest kompozytowych klocków hamulcowych spełniających wymagania TSI „Wagony”, które mogłyby zostać w nich zamontowane bezpośrednio i nie wymagałyby modyfikowania systemu hamulcowego ani przeprowadzania specjalnych testów;
- c) wagony przyjeżdżające z państw trzecich i poruszające się po sieci kolejowej o rozstawie szyn wynoszącym 1 520 lub 1 524 mm, które w ramach TSI „Hałas” uznano za przypadek specjalny lub wyłączono z ich zakresu.

3. Zniżka i zwwyżka wynikające ze zróżnicowania opłat za dostęp do infrastruktury zapewniają przejrzysty i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury.

4. Zróżnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury zgodnie z niniejszym rozporządzeniem pozostaje bez uszczerbku dla stosowania zasad pomocy państwa.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „system” oznacza przepisy wprowadzające opłaty za dostęp do infrastruktury zróżnicowane w zależności od emitowanego hałasu, które mają być przyjęte i stosowane przez zarządców infrastruktury;
- 2) „wagony zmodernizowane” oznaczają istniejące wagony wyposażone w kompozytowe klocki hamulcowe zgodnie z wymogami określonymi w TSI „Hałas”;
- 3) „wagony ciche” oznaczają nowe lub istniejące wagony, które nie przekraczają odpowiednich dopuszczalnych wartości hałasu określonych w TSI „Hałas”;
- 4) „wagony głośnie” oznaczają wagony, które przekraczają odpowiednie dopuszczalne wartości hałasu określone w TSI „Hałas”;
- 5) „pociąg głośny” oznacza pociąg, w którego skład wchodzi więcej niż 10 % wagonów głośnie;
- 6) „pociąg cichy” oznacza pociąg, w którego skład wchodzi co najmniej 90 % wagonów cichych;

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

- 7) „bardzo ciche wagony i lokomotywy” oznaczają wagony i lokomotywy emitujące hałas mniejszy o co najmniej 3 dB od odpowiednich wartości określonych w TSI „Hałas”;
- 8) „zniżka za wagony zmodernizowane” oznacza obowiązkową zniżkę opłat za dostęp do infrastruktury dla przedsiębiorstw kolejowych użytkujących wagony zmodernizowane;
- 9) „zniżka za pociąg” oznacza opcjonalną zniżkę dla przedsiębiorstw kolejowych za każdy „pociąg cichy”;
- 10) „zniżka za bardzo ciche wagony lub lokomotywy” oznacza opcjonalną zniżkę dla przedsiębiorstw kolejowych za każdy bardzo cichy wagon i za każdą bardzo cichą lokomotywę;
- 11) „zwyżka” oznacza opcjonalną dopłatę do opłat za dostęp do infrastruktury, uiszczaną przez przedsiębiorstwa kolejowe za każdy pociąg głośny.

Artykuł 3

System

1. Na podstawie zasad określonych w niniejszym rozporządzeniu zarządca infrastruktury wprowadza system różnicujący opłaty za dostęp do infrastruktury w zależności od poziomu emitowanego hałasu; system ten ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw kolejowych, których to dotyczy. Stosowanie tego systemu nie powinno skutkować nadmiernym zakłóceniem konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi ani wpływać negatywnie na ogólną konkurencyjność sektora kolejowego transportu towarów.
2. System ma zastosowanie do dnia 31 grudnia 2021 r.

Artykuł 4

Zniżka za wagony zmodernizowane

1. Zarządcy infrastruktury wprowadzają zniżkę dla przedsiębiorstw kolejowych użytkujących wagony zmodernizowane. Poziom zniżki jest jednolity w całej sieci danego zarządcy infrastruktury i ma zastosowanie do każdego zmodernizowanego wagonu.
2. Podstawą do obliczania poziomu zniżki jest liczba osi wagonu i liczba kilometrów przejechanych w okresie określonym przez zarządcę infrastruktury.
3. Minimalny poziom zniżki ustala się na 0,0035 EUR na oś na km.
4. Określając poziom zniżki, zarządca infrastruktury może wziąć pod uwagę inflację, przebiegi wagonów i koszty operacyjne związane z użytkowaniem wagonów zmodernizowanych.
5. Poziom zniżki obliczonej zgodnie z ust. 3 i, w odpowiednich przypadkach, ust. 4 ustala się co najmniej na 1 rok.
6. Zarządcy infrastruktury mogą podjąć decyzję o zniesieniu zniżki lub pomniejszeniu jej wielkości o wartość kosztów modernizacji tych wagonów, do których zastosowano już obniżone opłaty umożliwiające zwrot kosztów modernizacji.

Artykuł 5

Zniżka za pociąg

1. Zarządcy infrastruktury mogą wprowadzić zniżkę dla przedsiębiorstw kolejowych użytkujących pociągi ciche.
2. Zniżka za pociąg ma zastosowanie do każdego pociągu cichego.
3. Kwota zniżki za pociąg cichy wynosi maksymalnie 50 % całkowitej wartości zniżek mających zastosowanie do wagonów zmodernizowanych wchodzących w skład danego pociągu, obliczonych zgodnie z art. 4.
4. Zniżkę za pociąg cichy kumuluje się ze zniżkami, o których mowa w art. 4 i 6.

Artykuł 6

Zniżka za bardzo ciche wagony i lokomotywy

1. Zarządcy infrastruktury mogą wprowadzić zniżkę dla przedsiębiorstw kolejowych użytkujących bardzo ciche wagony i lokomotywy.
2. Zniżka, o której mowa w ust. 1, ma zastosowanie do każdego bardzo cichego wagonu i lokomotywy.
3. Kwota zniżki za każdy bardzo cichy wagon i lokomotywę jest proporcjonalna do zmniejszenia poziomów hałasu poniżej tych wartości dopuszczalnych i wynosi maksymalnie 50 % wartości zniżki mającej zastosowanie do wagonu zmodernizowanego obliczonej zgodnie z art. 4.
4. Zniżkę za bardzo ciche wagony i lokomotywy kumuluje się ze zniżkami, o których mowa w art. 4 i 5.

Artykuł 7

Zwyżka

1. Zarządcy infrastruktury mogą wprowadzić zwyżkę opłat dla przedsiębiorstw kolejowych użytkujących pociągi głośne.
2. Zwyżka ma zastosowanie do każdego pociągu głośnego.
3. Łączna kwota zwyżek zapłacona w czasie działania systemu nie może być wyższa niż łączna kwota zniżek, o których mowa w art. 4, 5 i 6.
4. Zarządcom infrastruktury zezwala się na niestosowanie ust. 3, jeżeli w danym państwie członkowskim podobne opłaty za koszty hałasu stosuje się zgodnie z prawem Unii do sektora transportu drogowego towarów.
5. Na zasadzie odstępstwa od art. 3 państwa członkowskie mogą zadecydować o dalszym stosowaniu zwyżki lub o jej wprowadzeniu po zakończeniu działania systemu, pod warunkiem że podobny środek stosuje się zgodnie z prawem Unii do sektora transportu drogowego towarów.
6. Podejmując decyzję o wprowadzeniu zwyżki i określając jej poziom, zarządca infrastruktury może, w stosownych przypadkach i po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi stronami, uwzględnić szczególnie charakter obszaru, na który ma wpływ transport kolejowy towarów, w szczególności liczbę ludności i jej narażenie na hałas powodowany przez ruch kolejowy wzdłuż danej linii kolejowej.

Artykuł 8

Ustalenia administracyjne

1. Za zarządzanie systemem, w tym prowadzenie rachunków przepływów finansowych z przedsiębiorstwami kolejowymi, odpowiadają zarządcy infrastruktury. W okresie obowiązywania systemu i przez kolejnych dziesięć lat po jego wygaśnięciu, na wniosek właściwych organów krajowych udostępniają oni dane dotyczące tych przepływów finansowych.
2. Zarządca infrastruktury korzysta z istniejących rejestrów i innych dostępnych narzędzi w celu zgromadzenia dowodów potwierdzających status wagonów lub lokomotyw (odpowiednio zmodernizowane, ciche lub głośne, bardzo ciche).
3. Jeżeli danych, o których mowa w ust. 2, nie można uzyskać z rejestrów lub narzędzi, zarządca infrastruktury zwraca się do przedsiębiorstw kolejowych o potwierdzenie statusu wagonów i lokomotyw, które zamierzają użytkować.

W przypadku wagonu zmodernizowanego przedsiębiorstwo kolejowe przedstawia odpowiednie dowody techniczne lub finansowe potwierdzające, że modernizacja miała miejsce.

W przypadku wagonów cichych przedsiębiorstwo kolejowe przedstawia zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji lub inny równoważny dowód.

W przypadku bardzo cichych wagonów i lokomotyw przedsiębiorstwo kolejowe przedstawia dowody potwierdzające niższy poziom hałasu, w tym w stosownych przypadkach szczegółowe dane dotyczące modyfikacji przeprowadzonych w celu dodatkowej redukcji hałasu.

4. Środki administracyjne opracowane na poziomie krajowym do celów zarządzania istniejącymi systemami mogą być nadal stosowane, pod warunkiem że są one zgodne z niniejszym rozporządzeniem.
5. Kosztów administracyjnych systemu nie bierze się pod uwagę przy określaniu poziomu zniżek i zwyczajek.
6. Zarządcy infrastruktury w państwach członkowskich stosujących niniejszy system współpracują, w szczególności w zakresie upraszczania i harmonizacji procedur administracyjnych dotyczących pobierania opłat za koszty skutków hałasu powodowanego przez towarowy tabor kolejowy zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia, w tym w zakresie formatu danych, o których mowa w ust. 3.

Artykuł 9

Zgłaszanie

1. Systemy należy zgłosić Komisji przed ich wejściem w życie.
2. Do dnia 1 maja 2016 r., a następnie do dnia 1 maja każdego kolejnego roku, państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie dotyczące poprzedniego roku kalendarzowego, zawierające co najmniej następujące dane:
 - a) liczba wagonów, za które przyznano zniżkę, o której mowa w art. 4;
 - b) w odpowiednich przypadkach liczba wagonów i lokomotyw, za które przyznano zniżkę, o której mowa w art. 6;
 - c) w odpowiednich przypadkach liczba pociągów, za które przyznano zniżkę, o której mowa w art. 5;
 - d) w odpowiednich przypadkach liczba pociągów, do których zastosowano zwyczajek;
 - e) przebiegi wagonów zmodernizowanych w danym państwie członkowskim;
 - f) szacunkowe przebiegi cichych i głośniejszych pociągów w danym państwie członkowskim.
3. Na wniosek Komisji należy przedstawić dodatkowe dane, jeżeli są one dostępne. Dane te mogą obejmować:
 - a) całkowitą kwotę zniżek przyznanych za wagony zmodernizowane, pociągi ciche i bardzo ciche wagony i lokomotywy;
 - b) całkowitą kwotę pobranych zwyczajek;
 - c) średnią kwotę zniżek i zwyczajek na oś na km.

Artykuł 10

Przegląd

1. Do dnia 31 grudnia 2018 r. Komisja dokonuje oceny wdrożenia systemów, w szczególności w odniesieniu do postępów w modernizacji wagonów oraz równowagi między odliczonymi zniżkami a zapłaconymi zwyczajami. Ponadto Komisja ocenia wpływ systemów wprowadzonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem na ogólną konkurencyjność sektora kolejowego transportu towarów oraz przenoszenie zachęt będących efektem niniejszego rozporządzenia z przedsiębiorstw kolejowych na posiadaczy wagonów.
2. Uwzględniając wyniki oceny, Komisja może, w razie potrzeby, wprowadzić zmiany w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności w odniesieniu do minimalnego poziomu zniżki.

Artykuł 11

Istniejące systemy

1. Systemy istniejące w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w tym umowy zawarte w ramach tych systemów, mogą być w dalszym ciągu stosowane najpóźniej do dnia 10 grudnia 2016 r. System przewidziany w niniejszym rozporządzeniu można stosować dopiero od momentu zakończenia istniejących systemów. Jeżeli zarządca infrastruktury dostosował istniejący system i opierające się na nim umowy do niniejszego rozporządzenia do dnia 11 grudnia 2016 r., zakończenia systemów nie wymaga się.

2. Zarządcy infrastruktury z państw członkowskich, które już wcześniej posiadały systemy, o których mowa w ust. 1, mogą podjąć decyzję o niestosowaniu art. 3 ust. 2, pod warunkiem że łączny czas trwania systemów w tych państwach członkowskich wynosi co najmniej 6 lat.

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2015 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 marca 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący
