

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/429 DER KOMMISSION
vom 13. März 2015
zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen
(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 31 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Aus dem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ ⁽²⁾ geht hervor, dass 10 % der Bevölkerung in Europa einer erheblichen Lärmbelastung durch den Schienenverkehr ausgesetzt sind, die insbesondere auf den Güterverkehr zurückzuführen ist. Lärm ist eine örtlich begrenzte Externalität, die Menschen betrifft, die in der Nähe von Bahnstrecken leben. Sie lässt sich am kosteneffizientesten an der Quelle, d. h. am Ort der Lärmemission, verringern. So kann der Lärm durch den Austausch von Gusseisen-Bremssohlen durch Verbundstoff-Bremssohlen um bis zu 10 dB vermindert werden. Daher sollte eine möglichst wirtschaftliche Nachrüstung von Wagen mit geräuscharmen Bremstechnologien gefördert und vorangetrieben werden.
- (2) Diese Verordnung soll Anreize für die Nachrüstung bieten und es daher ermöglichen, die mit der Installation von Verbundstoff-Bremssohlen verbundenen Kosten zu erstatten.
- (3) Nach Artikel 31 Absatz 5 der Richtlinie 2012/34/EU kann die Kommission Durchführungsmaßnahmen mit Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen einschließlich der Anwendungsdauer erlassen, die es ermöglichen, bei der Differenzierung der Weegeentgelte gegebenenfalls die Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich der Zahl der betroffenen Anwohner sowie der Zuzusammensetzung und deren Auswirkung auf die Lärmemissionen („lärmabhängige Weegeentgelte“).
- (4) Die vorliegende Verordnung enthält solche Modalitäten und bildet einen angemessenen Rechtsrahmen, auf dessen Grundlage die Infrastrukturbetreiber ein System für lärmabhängige Weegeentgelte (das „System“) einrichten sollten. Dieser Rechtsrahmen sollte den Eisenbahnunternehmen, Wagenhaltern und sonstigen Beteiligten Rechtssicherheit und Anreize für die Nachrüstung ihrer Wagen bieten. Die in dieser Verordnung festgelegten Modalitäten umfassen daher die Anwendungsdauer, die Höhe der Anreize und die damit verbundenen Regelungen.
- (5) Um das erforderliche Expertenwissen und die notwendige Unterstützung bereitzustellen, hat die Kommission im Jahr 2011 eine Sachverständigengruppe zu lärmabhängigen Weegeentgelten eingerichtet. Die Gruppe umfasste Vertreter der betroffenen Mitgliedstaaten sowie von Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, Wagenhaltern und der Zivilgesellschaft, und leistete wertvolle Beiträge.
- (6) Die Entscheidung, ob der Infrastrukturbetreiber die Weegeentgelte gemäß dieser Verordnung ändern sollte, um den Kosten von Lärmauswirkungen Rechnung zu tragen, sollte den Mitgliedstaaten überlassen bleiben.
- (7) Wagen, die den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission ⁽³⁾ über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ und deren anschließenden Änderungen („TSI Lärm“) entsprechen, sollten als „geräuscharm“ gelten. Wagen, die diesen Bestimmungen nicht entsprechen, sollten als „geräuschintensiv“ betrachtet werden. Wird ein Wagen während der Erneuerung oder Umrüstung mit zertifizierten Verbundstoff-Bremssohlen ausgerüstet und werden dem Wagen keine zusätzlichen Geräuschquellen hinzugefügt, so sollte angenommen werden, dass die Anforderungen der TSI Lärm erfüllt sind.

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

⁽²⁾ KOM(2011) 144.

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 421).

- (8) Manche Wagen können jedoch aufgrund ihrer technischen Eigenschaften nicht mit Verbundstoff-Bremssohlen nachgerüstet werden. Diese Wagen sollten nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.
- (9) Zum Schutz der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors sollte das System in Form eines obligatorischen Mindestabschlags oder eines Bonus für Eisenbahnunternehmen gestaltet werden, die nachgerüstete Wagen verwenden. Aus dem gleichen Grund sollten die Verwaltungsverfahren auf das notwendige Minimum beschränkt werden.
- (10) Um der Schutzwürdigkeit des von den Lärmauswirkungen betroffenen Gebiets Rechnung zu tragen, insbesondere hinsichtlich der Zahl der betroffenen Anwohner, sollten die Infrastrukturbetreiber die Möglichkeit haben, einen Aufschlag (*Malus*) für Eisenbahnunternehmen zu berechnen, die geräuschintensive Züge verwenden. Ein solcher *Malus* kann jedoch nur eingeführt werden, wenn auch ein *Bonus* eingeführt wird. Für unterschiedliche Eisenbahnstrecken und -abschnitte können in hinreichend begründeten Fällen unterschiedlich hohe *Mali* berechnet werden; dies sollte sich insbesondere nach der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung richten. Zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors sollte der *Malus* in seiner Höhe begrenzt werden und in keinem Fall höher als der *Bonus* sein. Eine solche Begrenzung sollte jedoch nicht angewandt werden, wenn auch im Straßengüterverkehr Kosten von Lärmauswirkungen angelastet werden.
- (11) Das Ergebnis einer wirksamen Lärmreduzierung durch Nachrüstung ist nur dann spürbar, wenn fast alle Wagen eines Zuges geräuscharm sind. Zudem sollten auch eine Lärmreduzierung über das erforderliche Mindestmaß hinaus und Innovationen bei der Lärmreduzierung gefördert werden. Daher sollten auch zusätzliche Boni für „geräuscharme“ Züge sowie für „sehr leise“ Fahrzeuge gewährt werden können.
- (12) Da eines der Hauptziele dieser Verordnung darin besteht, Anreize für eine rasche Nachrüstung zu bieten, sollte das Bonussystem zeitlich begrenzt werden, gleichzeitig jedoch lange genug bestehen, um eine ausreichende finanzielle Unterstützung zu ermöglichen. Das System sollte daher so bald wie möglich eingeführt und bis zum Jahr 2021 angewandt werden. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch auch entscheiden können, dass die Infrastrukturbetreiber das System erst nach dem vorgeschlagenen Anfangsdatum einführen. Die Auswirkungen von Systemen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehen, sollten anerkannt und im Rahmen geeigneter Übergangsbestimmungen berücksichtigt werden. Die Anwendung solcher Systeme sollte in keinem Fall zu einer Diskriminierung zwischen Eisenbahnunternehmen führen.
- (13) Bleiben bei der Nachrüstung zufriedenstellende Fortschritte aus, sollten die Mitgliedstaaten den *Malus* auch nach dem Ende der Anwendungsdauer des Systems anwenden können, sofern eine ähnliche Maßnahme auch im Straßengüterverkehr angewandt wird. Dieser *Malus* sollte mit dem Grundsatz der Internalisierung der externen Kosten von Lärmauswirkungen aller Verkehrsträger im Güterverkehr, insbesondere des Straßenverkehrs, vereinbar sein.
- (14) Da die Wagen gewöhnlich von den Wagenhaltern nachgerüstet werden, aber die Eisenbahnunternehmen von dem Bonus profitieren würden, sollten die Anreize an diejenigen weitergereicht werden, die die Kosten der Nachrüstung tragen.
- (15) Es liegen mehrere Studien zu den Kosten der Nachrüstung und den erforderlichen Anreizen vor, die in Kombination mit anderen Finanzierungsmöglichkeiten eine weitere Nachrüstung ermöglichen würden. Auf der Grundlage der für die Folgenabschätzung der Kommission angefertigten Studie sollte der harmonisierte Mindestbonus 0,0035 EUR pro Achskilometer betragen. Dieser Bonusbetrag sollte einen Anreiz für die Nachrüstung eines Wagens bieten, der über einen Zeitraum von sechs Jahren jährlich eine Strecke von 45 000 km zurücklegt, da damit 50 % der einschlägigen Kosten gedeckt werden. Da davon auszugehen ist, dass der Betrieb eines Wagens mit Verbundstoff-Bremssohlen mit höheren Kosten verbunden ist, und ein Wagen in der Praxis auch weniger als 45 000 km pro Jahr zurücklegen kann, könnte der Bonusbetrag entsprechend erhöht werden.
- (16) Im Interesse einer möglichst zügigen Nachrüstung und zur Begrenzung des Risikos möglicher negativer Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors sollten Wagenhalter und Eisenbahnunternehmen angeregt werden, öffentliche europäische Fördermittel für die Nachrüstung im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“⁽¹⁾ in Anspruch zu nehmen. Aus demselben Grund sollten Mitgliedstaaten, die sich für eine Anwendung des Systems durch die Infrastrukturbetreiber entscheiden, aufgefordert werden, entsprechende nationale Finanzmittel bereitzustellen.
- (17) Um nichtdiskriminierende Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen sicherzustellen und Bonuszahlungen für den Einsatz von Wagen zu verhindern, die die einschlägigen Voraussetzungen nicht erfüllen, sollten die Infrastrukturbetreiber Daten über die relevanten Geräuschmerkmale der Wagen erhalten. Zur Verringerung des Verwaltungsaufwands sollten dazu vorhandene Register und etwaige weitere vorhandene Instrumente genutzt werden.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129).

- (18) Infrastrukturbetreiber, die das System anwenden, sollten zusammenarbeiten, um die Verfahren für den Betrieb des Systems zu vereinfachen und zu harmonisieren und so den administrativen und finanziellen Aufwand der Eisenbahnunternehmen zu verringern.
- (19) Diese Verordnung sollte unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU über die Finanzierung der Infrastruktur, das Gleichgewicht von Einnahmen und Ausgaben des Infrastrukturbetreibers und über den gleichen, diskriminierungsfreien und transparenten Zugang zur Infrastruktur gelten.
- (20) Die Maßnahmen dieser Verordnung entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 62 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anwendungsbereich

(1) In dieser Verordnung sind die von den Infrastrukturbetreibern zu beachtenden Modalitäten für die Anlastung der Kosten der Lärmauswirkungen von Güterfahrzeugen festgelegt.

Sie gilt, wenn sich ein Mitgliedstaat im Zusammenhang mit der Entgeltrahmenregelung gemäß Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU für eine Änderung der Weegeentgelte gemäß Artikel 31 Absatz 5 Unterabsatz 1 der genannten Richtlinie entschieden hat.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Wagen, die eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) Wagen, die gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ von der Anwendung der TSI Lärm ausgenommen sind;
- b) Wagen, für die keine der TSI Güterwagen entsprechenden Verbundstoff-Bremssohlen verfügbar sind, die ohne weitere Änderung des Bremssystems oder spezielle Prüfungen direkt in den Wagen eingebaut werden können;
- c) Wagen, die aus Drittländern kommen, auf Netzen mit einer Spurweite von 1 520 oder 1 524 mm verkehren und in der TSI Lärm als Sonderfall behandelt werden oder von ihrem Anwendungsbereich ausgeschlossen sind.

(3) Die sich aus der Differenzierung der Weegeentgelte ergebenden Boni und Mali müssen einen diskriminierungsfreien und transparenten Zugang zur Infrastruktur gewährleisten.

(4) Die Differenzierung der Weegeentgelte gemäß dieser Verordnung gilt unbeschadet der Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne der vorliegenden Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „System“ bezeichnet Bestimmungen über lärmabhängige Weegeentgelte, die von den Infrastrukturbetreibern einzuführen und anzuwenden sind;
2. „nachgerüstete Wagen“ bezeichnet vorhandene Wagen, die gemäß den Anforderungen der TSI Lärm mit Verbundstoff-Bremssohlen nachgerüstet wurden;
3. „geräuscharme Wagen“ bezeichnet neue oder vorhandene Wagen, die die in der TSI Lärm aufgeführten einschlägigen Lärmgrenzwerte erfüllen;
4. „geräuschintensive Wagen“ bezeichnet Wagen, die die in der TSI Lärm aufgeführten einschlägigen Lärmgrenzwerte nicht erfüllen;
5. „geräuschintensiver Zug“ bezeichnet einen Zug, der zu mehr als 10 % aus geräuschintensiven Wagen besteht;
6. „geräuscharmer Zug“ bezeichnet einen Zug, der zu mindestens 90 % aus geräuscharmen Wagen besteht;

⁽¹⁾ Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

7. „sehr leise Wagen und Lokomotiven“ bezeichnet Wagen und Lokomotiven, deren Lärmemissionen mindestens 3 dB unter den in der TSI Lärm festgelegten einschlägigen Werten liegen;
8. „Bonus für nachgerüstete Wagen“ bezeichnet einen obligatorischen Abschlag auf die Weegeentgelte für Eisenbahnunternehmen, die nachgerüstete Wagen verwenden;
9. „Zugbonus“ bezeichnet einen optionalen Abschlag für Eisenbahnunternehmen für jeden „geräuscharmen Zug“;
10. „Bonus für sehr leise Wagen oder Lokomotiven“ bezeichnet einen optionalen Abschlag für Eisenbahnunternehmen für jeden sehr leisen Wagen und jede sehr leise Lokomotive;
11. „Malus“ bezeichnet einen optionalen Aufschlag auf die Weegeentgelte für Eisenbahnunternehmen für jeden geräuschintensiven Zug.

Artikel 3

System

- (1) Auf der Grundlage der in dieser Verordnung festgelegten Modalitäten führt der Infrastrukturbetreiber ein für alle betroffenen Eisenbahnunternehmen geltendes System mit lärmabhängigen Weegeentgelten ein. Die Anwendung dieses Systems darf nicht zu einer unangemessenen Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahnunternehmen führen oder die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs insgesamt beeinträchtigen.
- (2) Das System gilt bis zum 31. Dezember 2021.

Artikel 4

Bonus für nachgerüstete Wagen

- (1) Die Infrastrukturbetreiber führen einen Bonus für Eisenbahnunternehmen ein, die nachgerüstete Wagen verwenden. Die Höhe des Bonus ist im gesamten Netz des Infrastrukturbetreibers gleich und gilt für jeden nachgerüsteten Wagen.
- (2) Die Höhe des Bonus wird anhand der Anzahl der Achsen eines Wagens und der Anzahl der in einem vom Infrastrukturbetreiber festgelegten Zeitraum zurückgelegten Kilometer berechnet.
- (3) Der Bonus beträgt mindestens 0,0035 EUR je Achse/km.
- (4) Bei der Festsetzung der Höhe des Bonus kann der Infrastrukturbetreiber die Inflation, die Kilometerleistung der Wagen und die mit dem Einsatz von nachgerüsteten Wagen verbundenen Betriebskosten berücksichtigen.
- (5) Die gemäß Absatz 3 und gegebenenfalls gemäß Absatz 4 berechnete Höhe des Bonus gilt mindestens für ein Jahr.
- (6) Infrastrukturbetreiber können entscheiden, die Höhe des Bonus für diejenigen Wagen entfallen zu lassen oder um den Wert der Nachrüstungskosten zu verringern, für die bereits Bonuszahlungen zur Erstattung der Nachrüstungskosten geleistet wurden.

Artikel 5

Zugbonus

- (1) Infrastrukturbetreiber können einen Bonus für Eisenbahnunternehmen einführen, die geräuscharme Züge verwenden.
- (2) Der Zugbonus wird auf jeden geräuscharmen Zug angewandt.
- (3) Der Bonus für geräuscharme Züge beträgt höchstens 50 % des Gesamtwertes der gemäß Artikel 4 berechneten, auf nachgerüstete Wagen dieses Zuges anzuwendenden Boni.
- (4) Der Bonus für geräuscharme Züge kann mit den in den Artikeln 4 und 6 genannten Boni kumuliert werden.

*Artikel 6***Bonus für sehr leise Wagen und Lokomotiven**

- (1) Die Infrastrukturbetreiber können einen Bonus für Eisenbahnunternehmen einführen, die sehr leise Wagen und Lokomotiven verwenden.
- (2) Der in Absatz 1 genannte Bonus wird auf jeden sehr leisen Wagen und jede sehr leise Lokomotive angewandt.
- (3) Der Betrag des Bonus für jeden sehr leisen Wagen und jede sehr leise Lokomotive verhält sich proportional zum Wert der Unterschreitung der einschlägigen Grenzwerte und beträgt höchstens 50 % des gemäß Artikel 4 berechneten, auf nachgerüstete Wagen anzuwendenden Bonus.
- (4) Der Bonus für sehr leise Wagen und Lokomotiven kann mit den in den Artikeln 4 und 5 genannten Boni kumuliert werden.

*Artikel 7***Malus**

- (1) Die Infrastrukturbetreiber können einen Malus für Eisenbahnunternehmen einführen, die geräuschintensive Züge verwenden.
- (2) Der Malus wird auf jeden geräuschintensiven Zug angewandt.
- (3) Die Gesamtsumme des während der Anwendungsdauer des Systems gezahlten Malus darf nicht höher sein als die Summe der in den Artikeln 4, 5 und 6 genannten Boni.
- (4) Die Infrastrukturbetreiber brauchen Absatz 3 nicht anzuwenden, wenn in dem betreffenden Mitgliedstaat die Kosten der Lärmauswirkungen des Straßengüterverkehrs im Einklang mit Unionsrecht auf vergleichbare Weise angelastet werden.
- (5) Abweichend von Artikel 3 können die Mitgliedstaaten beschließen, einen Malus auch nach dem Ende der Laufzeit des Systems weiter anzuwenden oder einzuführen, sofern eine vergleichbare Maßnahme im Einklang mit Unionsrecht auch im Straßengüterverkehr angewandt wird.
- (6) Bei der Entscheidung über die Einführung des Malus und seiner Bemessung kann der Infrastrukturbetreiber nach einer Konsultation der einschlägigen Akteure gegebenenfalls die Schutzwürdigkeit des vom Schienengüterverkehr betroffenen Gebiets berücksichtigen, insbesondere die Bevölkerungszahl und die Lärmbelastung der Bevölkerung durch den Schienenverkehr entlang der Strecke.

*Artikel 8***Administrative Bestimmungen**

- (1) Die Infrastrukturbetreiber sind für die Verwaltung des Systems verantwortlich, einschließlich der Rechnungsführung für die Zahlungsflüsse mit den Eisenbahnunternehmen. Sie stellen die Daten in Bezug auf diese Zahlungsflüsse während der Anwendungsdauer des Systems sowie in den folgenden zehn Jahren nach dessen Beendigung den zuständigen nationalen Behörden auf deren Anforderung zur Verfügung.
- (2) Die Infrastrukturbetreiber verwenden vorhandene Register und andere verfügbare Instrumente, um Nachweise für den Zustand der Wagen oder Lokomotiven (nachgerüstet, geräuscharm oder geräuschintensiv, sehr leise) einzuholen.
- (3) Sind die in Absatz 2 genannten Daten nicht in Registern oder anderen Instrumenten erhältlich, fordern die Infrastrukturbetreiber bei den Eisenbahnunternehmen einen Nachweis für den Zustand der Wagen und Lokomotiven an, die sie zu verwenden beabsichtigen.

Im Falle nachgerüsteter Wagen legt das Eisenbahnunternehmen relevante technische oder finanzielle Nachweise für die Nachrüstung vor.

Im Falle geräuscharmer Wagen legt das Eisenbahnunternehmen eine Inbetriebnahmegenehmigung oder einen gleichwertigen Nachweis vor.

Im Falle sehr leiser Wagen und Lokomotiven legt das Eisenbahnunternehmen Nachweise für die geringeren Lärmemissionen vor, gegebenenfalls einschließlich Einzelheiten zu vorgenommenen zusätzlichen Änderungen zur Lärmverringering.

- (4) Auf nationaler Ebene entwickelte administrative Maßnahmen zur Verwaltung bestehender Systeme dürfen weiter angewandt werden, sofern sie dieser Verordnung entsprechen.
- (5) Die Verwaltungskosten des Systems werden bei der Bestimmung der Bonus- und Malushöhe nicht berücksichtigt.
- (6) Die Infrastrukturbetreiber der Mitgliedstaaten, die das System anwenden, arbeiten zusammen, um insbesondere die Verwaltungsverfahren für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen von Güterfahrzeugen gemäß dieser Verordnung zu vereinfachen und zu harmonisieren, auch hinsichtlich des Formats der in Absatz 3 genannten Nachweise.

Artikel 9

Notifizierung

- (1) Die Systeme werden der Kommission vor ihrem Anwendungsbeginn notifiziert.
- (2) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission bis zum 1. Mai 2016 sowie bis zum 1. Mai jedes folgenden Jahres mindestens die folgenden Daten für das jeweils vorangegangene Kalenderjahr:
 - a) Anzahl der Wagen, für die ein Bonus gemäß Artikel 4 gewährt wurde;
 - b) gegebenenfalls Anzahl der Wagen und Lokomotiven, für die ein Bonus gemäß Artikel 6 gewährt wurde;
 - c) gegebenenfalls Anzahl der Züge, für die ein Bonus gemäß Artikel 5 gewährt wurde;
 - d) gegebenenfalls Anzahl der Züge, für die ein Malus erhoben wurde;
 - e) Kilometerleistung der nachgerüsteten Wagen im jeweiligen Mitgliedstaat;
 - f) geschätzte Kilometerleistung von geräuscharmen und geräuschintensiven Zügen im jeweiligen Mitgliedstaat.
- (3) Soweit verfügbar, werden auf Anforderung der Kommission weitere Daten vorgelegt. Diese Daten können Folgendes umfassen:
 - a) Gesamtbetrag der gewährten Boni für nachgerüstete Wagen, geräuscharme Wagen sowie für sehr leise Wagen und Lokomotiven;
 - b) Gesamtbetrag der erhobenen Mali;
 - c) Durchschnittsbetrag des Bonus und Malus je Achskilometer.

Artikel 10

Überprüfung

- (1) Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2018 die Umsetzung der Systeme, insbesondere hinsichtlich der Fortschritte bei der Nachrüstung der Wagen und des Verhältnisses zwischen den gewährten Boni und den gezahlten Mali. Zudem überprüft die Kommission die Auswirkungen der gemäß dieser Verordnung eingeführten Systeme auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs sowie die Weiterleitung der im Rahmen dieses Systems bereitgestellten Anreize durch die Eisenbahnunternehmen an die Wagenhalter.
- (2) Unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Bewertung kann die Kommission diese Verordnung, insbesondere die Höhe des Mindestbonus, erforderlichenfalls ändern.

Artikel 11

Bestehende Systeme

- (1) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehende Systeme, einschließlich der auf diesen Systemen basierenden Verträge, können längstens bis zum 10. Dezember 2016 angewandt werden. Das in dieser Verordnung vorgesehene System darf erst nach Beendigung bestehender Systeme angewandt werden. Eine Beendigung bestehender Systeme ist nicht erforderlich, wenn der Infrastrukturbetreiber das bestehende Systeme und die darauf beruhenden Verträge bis zum 11. Dezember 2016 mit dieser Verordnung in Einklang bringt.

(2) Die Infrastrukturbetreiber aus Mitgliedstaaten, in denen bereits Systeme gemäß Absatz 1 bestanden, können entscheiden, Artikel 3 Absatz 2 nicht anzuwenden, sofern die Gesamtdauer ihrer Systeme mindestens sechs Jahre beträgt.

Artikel 12

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 16. Juni 2015.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 13. März 2015

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER
