

**KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2015/429,****annettu 13 päivänä maaliskuuta 2015,****meluvaikutuksista aiheutuvien kustannusten hinnoittelussa noudatettavista yksityiskohtaisista säännöistä****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU <sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 31 artiklan 5 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” <sup>(2)</sup> todetaan, että 10 prosenttia Euroopan väestöstä altistuu rautatieliikenteestä ja erityisesti tavaraliikenteestä aiheutuvalle merkittävälle melusaasteelle. Melu on paikallinen ulkoisvaikutus, joka vaikuttaa rautateiden lähistöllä eläviin ihmisiin. Melua voidaan lieventää kustannustehokaimmalla tavalla sen lähteessä. Melua voidaan vähentää jopa 10 dB korvaamalla valurautaiset jarruanturat komposiittimateriaalista valmistetuilla jarruanturoilla. Tästä syystä tuen antamista taloudellisesti toteuttamiskelpoisimman saatavilla olevan melua rajoittavan jarruteknologian jälkiasentamiselle vaunuihin olisi kannustettava ja jatkettava.
- (2) Tällä asetuksella pyritään kannustamaan jälkiasennusta sallimalla komposiittimateriaalista valmistettujen jarruanturoiden asentamiseen liittyvien kustannusten korvaaminen.
- (3) Direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 5 kohdassa komissio valtuutetaan hyväksymään täytäntöönpanotoimenpiteitä, joilla vahvistetaan meluvaikutuksista aiheutuvien kustannusten hinnoittelussa noudatettavat yksityiskohtaiset säännöt, hinnoittelun soveltamisaika mukaan luettuna, ja mahdollistetaan infrastruktuurimaksujen eriyttäminen, jotta voidaan tarvittaessa ottaa huomioon altistuvan alueen herkkyys, varsinkin altistuvan väestön määrä ja junan kokoonpano, jolla on vaikutusta melupäästöjen tasoon, jäljempänä ’meluperusteiset radan käyttömaksut’.
- (4) Tässä asetuksessa vahvistetaan tällaiset yksityiskohtaiset säännöt ja säädetään asianmukaisesta oikeudellisesta kehyksestä, jonka mukaisesti rataverkon haltijoiden olisi otettava käyttöön meluperusteisia radan käyttömaksuja koskeva järjestelmä, jäljempänä ’järjestelmä’, ja sovellettava sitä. Oikeudellisen kehyksen olisi annettava rautatieyrityksille, vaunujen haltijoille ja muille sidosryhmille oikeusvarmuus ja kannustettava niitä tekemään jälkiasennuksia vaunuihinsa. Tämän vuoksi tässä asetuksessa vahvistetut yksityiskohtaiset säännöt kattavat järjestelmän keston, kannustimien tason ja niihin liittyvät järjestelyt.
- (5) Tarvittavan asiantuntemuksen ja avun tarjoamiseksi komissio perusti vuonna 2011 meluperusteisia radan käyttömaksuja käsittelevän asiantuntijatyöryhmän. Ryhmä koostui asiasta kiinnostuneiden jäsenvaltioiden, rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten, vaunujen haltijoiden ja kansalaisyhteiskunnan edustajista, ja se tarjosi arvokkaan panoksen työhön.
- (6) Jäsenvaltioiden pitäisi voida vapaasti päättää siitä, täytyykö rataverkon haltijan muuttaa infrastruktuurimaksuja tämän asetuksen mukaisesti meluvaikutuksista aiheutuvien kustannusten huomioon ottamiseksi.
- (7) Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”liikkuva kalusto – melu” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä annetun komission asetuksen (EU) N:o 1304/2014 <sup>(3)</sup> ja sen myöhempien muutosten, jäljempänä ’melu-YTE’, mukaisten vaunujen olisi katsottava olevan ”hiljaisia”. Vaunujen, jotka eivät ole melu-YTE:n mukaisia, olisi katsottava olevan ”meluisia”. Jos vaunuun asennetaan sen uudistamisen tai parantamisen yhteydessä sertifioitua komposiittimateriaalista valmistetut jarruanturat eikä arvioitavana olevaan vaunuun lisätä mitään melun lähteitä, melu-YTE:n vaatimukset olisi katsottava täytetyiksi.

<sup>(1)</sup> EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32.

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

<sup>(3)</sup> Komission asetus (EU) N:o 1304/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”liikkuva kalusto – melu” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä, päätöksen 2008/232/EY muuttamisesta ja päätöksen 2011/229/EU kumoamisesta (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 421).

- (8) Joihinkin vaunuihin ei voi niiden teknisten ominaisuuksien vuoksi jälkiasentaa komposiittimateriaalista valmistettuja jarruanturoita. Tällaisten vaunujen ei pitäisi kuulua tämän asetuksen soveltamisalaan.
- (9) Rautatiealan kilpailukyvyyn säilyttämiseksi järjestelmän olisi oltava muodoltaan jälkivarusteltuja vaunuja käyttäville rautatieyrityksille myönnettävä pakollinen vähimmäisalennus tai bonus. Samasta syystä hallinnolliset menettelyt olisi pidettävä mahdollisimman kevyinä.
- (10) Melulle altistuvan alueen herkkyyden huomioon ottamiseksi, etenkin altistuvan väestön määrän osalta, rataverkon haltijoiden olisi voitava asettaa lisämaksu (malus) meluisia junia käyttäville rautatieyrityksille. Malus voidaan asettaa ainoastaan jos myös bonus on käytössä. Maluksen taso voi vaihdella eri radoilla ja rataosuuksilla asianmukaisesti perustelluista syistä, riippuen erityisesti altistuvan väestön meluallistuksen tasosta. Jotta voitaisiin välttää vaikutukset rautatiealan yleiseen kilpailukykyyn, maluksen pitäisi olla arvoltaan rajallinen eikä missään tapauksessa suurempi kuin bonus. Tällaista rajoitusta ei kuitenkaan pitäisi soveltaa, jos meluvaikutuksista aiheutuvien kustannusten hinnoittelua sovelletaan maanteiden tavaraliikenteeseen unionin lainsäädännön mukaisesti.
- (11) Jälkiasennuksesta johtuva tosiasiallinen melun väheneminen on havaittavissa ainoastaan jos lähes kaikki junan vaunut ovat hiljaisia. Myös vaadittua vähimmäistasoa parempaa melutasoa ja innovointia melun vähentämisessä olisi edistettävä. Siksi olisi sallittava lisäbonukset ”hiljaisille junille” ja ”erittäin hiljaiselle” liikkuvalla kalustolle.
- (12) Koska yksi tämän asetuksen päätavoitteista on tarjota kannustimia nopeaan jälkiasennukseen, järjestelmän keston tulisi olla bonuksen osalta rajallinen, mutta kuitenkin riittävän pitkä, jotta annettu rahoitustuki on riittävä. Siksi järjestelmän soveltaminen olisi aloitettava mahdollisimman pian ja päätettävä vuonna 2021. Jäsenvaltioilla olisi kuitenkin oltava mahdollisuus päättää, onko rataverkon haltijoiden sovellettava järjestelmää ehdotetun aloituspäivän jälkeen. Tämän asetuksen voimaantuloajankohtana voimassa olevien järjestelmien vaikutukset olisi tunnustettava ja otettava huomioon säätämällä asianmukaisista siirtymäsäännöksistä. Tällaisten järjestelmien soveltamisen ei pitäisi missään tapauksessa johtaa syrjintään rautatieyritysten välillä.
- (13) Jos jälkiasennus ei edisty tyydyttävästi, jäsenvaltioiden olisi voitava soveltaa malusta järjestelmän päättymisen jälkeen sillä edellytyksellä, että vastaavaa toimenpidettä sovelletaan maanteiden tavaraliikennesektorilla. Tämän maluksen rakenteen olisi oltava niiden periaatteiden mukainen, jotka koskevat melusta aiheutuvien ulkoisten kustannusten sisällyttämistä hintoihin kaikissa tavaraliikennemuodoissa, etenkin tieliikenteessä.
- (14) Koska vaunujen haltijat voivat yleensä toteuttaa vaunujen jälkivarustelun, kun taas rautatieyritykset hyötyisivät bonuksesta, kannustimet olisi siirrettävä niille tahoille, jotka vastaavat jälkiasennuksen kustannuksista.
- (15) Eri tutkimuksissa on arvioitu jälkiasennuksen kustannuksia ja tarvittavia kannustimia, jotka mahdollistaisivat jälkiasennuksen toteuttamisen muiden rahoitusmahdollisuuksien yhteydessä. Komission tekemän vaikutusten arvioinnin taustaselvityksen perusteella bonuksen alimmaksi yhdenmukaistetuksi tasoksi pitäisi asettaa 0,0035 euroa akselikilometriä kohti. Tällaisen bonuksen määrän pitäisi kannustaa jälkiasennuksen toteuttamiseen vaunussa, joka kulkee 45 000 kilometriä vuodessa kuuden vuoden aikana, sillä se kattaisi 50 prosenttia aiheutuvista kustannuksista. Koska vaunun käyttämisen komposiittimateriaalista valmistettujen jarruanturoiden kanssa arvioidaan johtavan korkeampiin käyttökustannuksiin ja koska vaunu voi käytännössä kulkea vähemmän kuin 45 000 kilometriä vuodessa, bonuksen määrää voidaan korottaa tämän huomioon ottamiseksi.
- (16) Jälkiasennuksen nopeuttamiseksi ja rautatiealan kilpailukykyyn mahdollisesti kohdistuvien kielteisten vaikutusten riskin minimoimiseksi vaunujen haltijoita ja rautatieyrityksiä olisi kannustettava hyödyntämään Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1316/2013<sup>(1)</sup> luotuja mahdollisuuksia saada jälkiasennukseen eurooppalaista julkista rahoitusta. Samasta syystä jäsenvaltioita, jotka päättävät, että rataverkon haltijat soveltavat järjestelmää, olisi kannustettava asettamaan saataville asianmukaista kansallista rahoitusta.
- (17) Jotta voitaisiin taata syrjimättömät toimintaedellytykset kaikille rautatieyrityksille ja estää bonusten maksaminen sellaisten vaunujen käytöstä, jotka eivät ole oikeutettuja hyötymään niistä, rataverkon haltijoiden olisi saatava tiedot vaunujen asiaankuuluvista meluominaisuuksista. Hallinnollisen taakan keventämiseksi tähän tarkoitukseen olisi käytettävä olemassa olevia rekisterejä ja muita välineitä, jos niitä on saatavilla.

<sup>(1)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1316/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 129).

- (18) Järjestelmää soveltavien rataverkon haltijoiden olisi tehtävä yhteistyötä järjestelmän toimintaan liittyvien menettelyjen yksinkertaistamiseksi ja yhdenmukaistamiseksi, jotta rautatieyrityksille aiheutuvaa hallinnollista ja taloudellista taakkaa voidaan keventää.
- (19) Tämän asetuksen ei pitäisi rajoittaa niiden direktiivin 2012/34/EU säännösten soveltamista, jotka koskevat infrastruktuurin rahoittamista, rataverkon haltijan tulojen ja menojen tasapainoa sekä yhtäläisiä, ketään syrjimättömiä ja avoimia mahdollisuuksia käyttää infrastruktuuria.
- (20) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat direktiivin 2012/34/EU 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

### 1 artikla

#### Soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt, joita rataverkon haltijoiden on sovellettava tavaraliikenteen liikkuvan kaluston meluvaikutuksista aiheutuvien kustannusten hinnoittelussa.

Sitä sovelletaan, kun jäsenvaltio on päättänyt tarkistaa infrastruktuurimaksuja direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 5 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti mainitun direktiivin 29 artiklan 1 kohdassa säädettyjen hinnoittelupuitteiden rajoissa.

2. Tätä asetusta ei sovelleta vaunuihin, jotka täyttävät yhden seuraavista ehdoista:

- vaunut, joille on myönnetty poikkeus melu-YTE:n noudattamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY (<sup>1</sup>) 9 artiklan nojalla;
- vaunut, joita varten ei ole saatavilla vaunuja koskevan YTE:n mukaisia komposiittimateriaalista valmistettuja jarruanturoita, jotka voidaan asentaa suoraan vaunuun ilman jarrujärjestelmään tehtäviä lisämuutoksia tai erillisiä testejä;
- kolmansista maista tulevat vaunut, jotka kulkevat 1 520 tai 1 524 mm:n raidelevyden rataverkossa ja jotka on määritetty erityistapauksiksi melu-YTE:ssä tai jätetty sen soveltamisalan ulkopuolelle.

3. Radan käyttömaksujen eriyttämisestä seuraavalla bonuksella ja maluksella on varmistettava ketään syrjimättömät ja avoimet mahdollisuudet käyttää infrastruktuuria.

4. Radan käyttömaksujen eriyttäminen tämän asetuksen mukaisesti ei rajoita valtiontukisääntöjen soveltamista.

### 2 artikla

#### Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 'järjestelmällä' säännöksiä, joilla vahvistetaan meluperusteiset radan käyttömaksut, jotka rataverkon haltijoiden on hyväksyttävä ja joita niiden on sovellettava;
- 'jälkivarustelluilla vaunuilla' olemassa olevia vaunuja, joihin on jälkiasennettu komposiittimateriaalista valmistetut jarruanturat melu-YTE:n vaatimusten mukaisesti;
- 'hiljaisilla vaunuilla' uusia tai olemassa olevia vaunuja, jotka ovat melu-YTE:ssä vahvistettujen asiaa koskevien melurajojen mukaisia;
- 'meluisilla vaunuilla' vaunuja, jotka eivät ole melu-YTE:ssä vahvistettujen asiaa koskevien melurajojen mukaisia;
- 'meluisalla junalla' junaa, jonka koostumuksesta yli 10 prosenttia on meluisia vaunuja;
- 'hiljaisella junalla' junaa, jonka koostumuksesta vähintään 90 prosenttia on hiljaisia vaunuja;

(<sup>1</sup>) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä (EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1).

- 7) 'erittäin hiljaisilla vaunuilla ja vetureilla' vaunuja ja vetureita, joiden melupäästöt ovat vähintään 3 dB melu-YTE:ssä vahvistettuja asiaa koskevia arvoja alhaisemmat;
- 8) 'jälkivarusteltujen vaunujen bonuksella' jälkivarusteltuja vaunuja käyttäville rautatieyrittäjille myönnettävää pakollista alennusta infrastruktuurin käyttömaksuista;
- 9) 'junabonuksella' rautatieyrittäjille kustakin hiljaisesta junasta myönnettävää valinnaista alennusta;
- 10) 'erittäin hiljaisien vaunujen ja vetureiden bonuksella' rautatieyrittäjille kustakin erittäin hiljaisesta vaunusta ja veturista myönnettävää valinnaista alennusta;
- 11) 'maluksella' infrastruktuurin käyttömaksujen valinnaista lisämaksua, jonka rautatieyrittäjät maksavat kustakin meluisasta junasta.

### 3 artikla

#### Järjestelmä

1. Rataverkon haltijan on hyväksyttävä tässä asetuksessa vahvistettujen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti järjestelmä, jossa infrastruktuurimaksut eriytetään tuotetun melun tason mukaan ja jota sovelletaan kaikkiin asianomaisiin rautatieyrittäjiin. Järjestelmän soveltaminen ei saa johtaa rautatieyrittäjien välisen kilpailun kohtuuttomaan vääristymiseen eikä se saa vaikuttaa kielteisesti rautateiden tavaraliikennesektorin yleiseen kilpailukykyyn.
2. Järjestelmää sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2021 saakka.

### 4 artikla

#### Jälkivarusteltujen vaunujen bonus

1. Rataverkon haltijoiden on otettava käyttöön bonus jälkivarusteltuja vaunuja käyttäville rautatieyrittäjille. Bonuksen tason on oltava sama rataverkon haltijan koko verkossa, ja sitä on sovellettava jokaiseen jälkivarusteltuun vaunuun.
2. Bonuksen tason laskentaperusteena on käytettävä vaunun akselilukua ja rataverkon haltijan määrittämänä ajanjaksona kuljettua kilometrimäärää.
3. Bonuksen vähimmäistasoksi on asetettava 0,0035 euroa akselikilometriä kohti.
4. Rataverkon haltija voi bonuksen tasoa määritellään ottaa huomioon inflaation, vaunujen kulkeman kilometrimäärän ja jälkivarusteltujen vaunujen käyttöön liittyvät käyttökustannukset.
5. Edellä olevan 3 kohdan tai tarvittaessa 4 kohdan mukaisesti määritelty bonuksen taso on vahvistettava vähintään yhdeksi vuodeksi.
6. Rataverkon haltijat voivat päättää peruuttaa bonuksen tai alentaa sen tasoa vaunujen jälkiasennuskustannusten arvolla sellaisten vaunujen osalta, joista on jo saatu bonusmaksu, jolla jälkiasennuskustannukset voitiin kattaa.

### 5 artikla

#### Junabonus

1. Rataverkon haltijat voivat ottaa käyttöön bonuksen hiljaisia junia käyttäville rautatieyrittäjille.
2. Junabonusta on sovellettava jokaiseen hiljaiseen junaan.
3. Hiljaisen junan bonuksen määrä saa olla enintään 50 prosenttia junan muodostaviin jälkivarusteltuihin vaunuihin sovellettavien ja 4 artiklan mukaisesti määriteltyjen bonusten kokonaisarvosta.
4. Hiljaisen junan bonuksen on oltava kumuloitava 4 ja 6 artiklassa tarkoitettujen bonusten kanssa.

*6 artikla***Erittäin hiljaisten vaunujen ja vetureiden bonus**

1. Rataverkon haltijat voivat ottaa käyttöön bonuksen erittäin hiljaisia vaunuja ja vetureita käyttäville rautatieyrityksille.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua bonusta on sovellettava jokaiseen erittäin hiljaiseen vaunuun ja veturiin.
3. Kunkin erittäin hiljaisen vaunun ja veturin bonuksen määrän on vastattava suhteellisesti melutasojen alenemista näiden raja-arvojen alapuolelle, ja se saa olla enintään 50 prosenttia 4 artiklan mukaisesti määritellyn jälkivarusteltuun vaunuun sovellettavan bonuksen arvosta.
4. Erittäin hiljaisten vaunujen ja vetureiden bonuksen on oltava kumuloituva 4 ja 5 artiklassa tarkoitettujen bonusten kanssa.

*7 artikla***Malus**

1. Rataverkon haltijat voivat ottaa käyttöön maluksen meluisia junia käyttäville rautatieyrityksille.
2. Malusta on sovellettava jokaiseen meluiseen junaan.
3. Järjestelmän keston aikana maksetun maluksen kokonaissumma ei saa olla suurempi kuin 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitettujen bonusten summa.
4. Rataverkon haltijoilla on oltava mahdollisuus olla soveltamatta edellä olevaa 3 kohtaa, jos kyseisessä jäsenvaltiossa sovelletaan maanteiden tavaraliikenteeseen samanlaista meluvaikutuksista aiheutuvien kustannusten hinnoittelua unionin lainsäädännön mukaisesti.
5. Poiketen siitä, mitä 3 artiklassa säädetään, jäsenvaltiot voivat päättää jatkaa maluksen soveltamista tai ottaa se käyttöön järjestelmän päättymisen jälkeen sillä edellytyksellä, että vastaavaa toimenpidettä sovelletaan maanteiden tavaraliikennesektorilla unionin lainsäädännön mukaisesti.
6. Rataverkon haltija voi maluksen käyttöönotosta päättäessään ja sen tasoa määritellessään ottaa huomioon, siltä osin kuin se on asianmukaista ja asianomaisia sidosryhmiä kuultuaan, rautateiden tavaraliikenteen vaikutuksille altistuvan alueen herkkyuden, erityisesti altistuvan väestön määrän ja sen altistumisen junien aiheuttamalle melulle rautatien varrella.

*8 artikla***Hallinnolliset järjestelyt**

1. Rataverkon haltijat vastaavat järjestelmän hallinnoinnista, mukaan lukien tilien pitäminen rahavirroista rautatieyritysten kanssa. Niiden on asetettava saataville näitä rahavirtoja koskevat tiedot toimivaltaisten kansallisten viranomaisten pyynnöstä järjestelmän soveltamisaikana ja järjestelmän päättymistä seuraavien kymmenen vuoden aikana.
2. Rataverkon haltijan on käytettävä olemassa olevia rekisterejä ja muita käytettävissä olevia välineitä näytön keräämiseksi vaunujen tai vetureiden tilasta (jälkivarusteltu, meluisa tai hiljainen, erittäin hiljainen).
3. Jos edellä 2 kohdassa tarkoitettuja tietoja ei voida kerätä rekistereistä tai välineistä, rataverkon haltijan on pyydettävä rautatieyrityksiä osoittamaan niiden vaunujen ja vetureiden tila, joita ne aikovat käyttää.

Jälkivarustellun vaunun osalta rautatieyrityksen on toimitettava asiaankuuluva tekninen tai taloudellinen näyttö siitä, että jälkiasennus on tehty.

Hiljaisten vaunujen osalta rautatieyrityksen on toimitettava käyttöönottolupa tai vastaava todiste.

Erittäin hiljaisten vaunujen ja vetureiden osalta rautatieyrityksen on toimitettava näyttö, joka todistaa alhaisemman melutason, mukaan lukien tarvittaessa tiedot melun vähentämiseksi toteutetuista ylimääräisistä muutoksista.

4. Voimassa olevien järjestelmien hallinnoimiseksi kansallisella tasolla kehitettyjen hallinnollisten menettelyjen soveltamista voidaan jatkaa, mikäli ne ovat tämän asetuksen mukaisia.
5. Järjestelmän hallintokustannuksia ei saa ottaa huomioon bonuksen ja maluksen tasoa määriteltäessä.
6. Järjestelmää soveltavien jäsenvaltioiden rataverkon haltijoiden on tehtävä yhteistyötä erityisesti tässä asetuksessa säädettyyn tavaraliikenteen liikkuvan kaluston meluvaikutuksista aiheutuvien kustannusten hinnoitteluun liittyvien hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamiseksi ja yhdenmukaistamiseksi, mukaan lukien edellä 3 kohdassa tarkoitetun näytön muoto.

#### 9 artikla

##### **Ilmoittaminen**

1. Järjestelmistä on ilmoitettava komissiolle ennen niiden soveltamisen aloittamista.
2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle 1 päivään toukokuuta 2016 mennessä ja kunkin seuraavan vuoden toukokuun 1 päivään mennessä vähintään seuraavat tiedot edelliseltä kalenterivuodelta:
  - a) niiden vaunujen lukumäärä, joihin on sovellettu 4 artiklassa tarkoitettua bonusta;
  - b) tarvittaessa niiden vaunujen ja vetureiden lukumäärä, joihin on sovellettu 6 artiklassa tarkoitettua bonusta;
  - c) tarvittaessa niiden junien lukumäärä, joihin on sovellettu 5 artiklassa tarkoitettua bonusta;
  - d) tarvittaessa niiden junien lukumäärä, joihin on sovellettu malusta;
  - e) jälkivarusteltujen vaunujen kyseisessä jäsenvaltiossa kulkema matka;
  - f) arvio hiljaisten ja meluisien junien kyseisessä jäsenvaltiossa kulkemasta matkasta.
3. Komission pyynnöstä on annettava lisätietoja, jos niitä on saatavilla. Näihin tietoihin voivat sisältyä:
  - a) jälkivarustelluille vaunuille, hiljaisille junille sekä erittäin hiljaisille junille ja vetureille myönnettyjen bonusten kokonaismäärä;
  - b) kerättyjen malusten kokonaismäärä;
  - c) bonuksen ja maluksen keskimäärä akselikilometriä kohti.

#### 10 artikla

##### **Uudelleentarkastelu**

1. Komissio arvioi 31 päivään joulukuuta 2018 mennessä järjestelmien täytäntöönpanoa erityisesti sen suhteen, kuinka vaunujen jälkiasennus on edennyt ja mikä on vähennettyjen bonusten ja jo maksettujen malusten tasapaino. Komissio arvioi lisäksi tämän asetuksen mukaisesti käyttöön otettujen järjestelmien vaikutusta rautateiden tavaraliikennesektorin yleiseen kilpailukykyyn sekä sitä, kuinka järjestelmällä tarjotut kannustimet on siirretty rautatieyrityksiltä vaunujen haltijoille.
2. Tämän arvioinnin tulokset huomioon ottaen komissio voi tarvittaessa muuttaa tätä asetusta erityisesti bonuksen vähimmäistason osalta.

#### 11 artikla

##### **Voimassa olevat järjestelmät**

1. Tämän asetuksen voimaantulopäivänä voimassa olevien järjestelmien, mukaan lukien tällaisiin järjestelmiin perustuvat sopimukset, soveltamista voidaan jatkaa enintään 10 päivään joulukuuta 2016 saakka. Tässä asetuksessa säädettyä järjestelmää voidaan soveltaa ainoastaan sen jälkeen kun voimassa olevat järjestelmät on lakkautettu. Voimassa olevia järjestelmiä ei tarvitse lakkauttaa, jos rataverkon haltija on saattanut voimassa olevan järjestelmän ja siihen perustuvat sopimukset tämän asetuksen mukaisiksi 11 päivään joulukuuta 2016 mennessä.

2. Sellaisten jäsenvaltioiden rataverkon haltijat, joissa on ollut käytössä 1 kohdassa tarkoitettu järjestelmä, voivat päättää olla soveltamatta 3 artiklan 2 kohtaa sillä edellytyksellä, että niiden järjestelmien kokonaiskesto on vähintään kuusi vuotta.

*12 artikla*

**Voimaantulo**

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 16 päivästä kesäkuuta 2015.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 13 päivänä maaliskuuta 2015.

*Komission puolesta*  
*Puheenjohtaja*  
Jean-Claude JUNCKER

---