

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2015/429,**13. märts 2015,****millega kehtestatakse müraga seotud kulude puhul kasutustasude määramise kord****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 31 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

- (1) Valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” ⁽²⁾ on märgitud, et 10 % Euroopa elanikkonnast kannatab märkimisväärse mürasaaste all, mis tuleneb raudteetranspordist ning eelkõige kaubaveost. Müra puhul on tegemist eelkõige raudteeliinide lähedal elavatele inimestele lokaalselt avalduva välismõjuga. Kõige kulutõhusam on vähendada müra kohas, kus see tekib. Valumalmist piduriklotside asendamine liitmaterjalist piduriklotsidega võib vähendada müra kuni 10 dB. Seepärast tuleks toetada ja soodustada kaubavagunite varustamist majanduslikult kõige tasuvamate madala müratasemega pidurisüsteemidega.
- (2) Käesoleva määruse eesmärk on ergutada rongide moderniseerimist, võimaldades liitmaterjalidest piduriklotsidega seotud asjakohaste kulude hüvitamist.
- (3) Direktiivi 2012/34/EL artikli 31 lõikega 5 anti komisjonile õigus võtta vastu rakendusmeetmed, millega kehtestatakse müraga seotud kulude puhul kasutustasude määramise kord (sealhulgas selliste tasude kohaldamise aeg) ning tagatakse, et taristukasutustasude diferentseerimisel võetakse vajaduse korral arvesse mõjutatud piirkonna tundlikkust, eelkõige mürast mõjutatud inimeste arvu ja mürataset mõjutavaid rongikoosseise (müra järgi diferentseeritud raudteekasutustasud ehk NDTAC).
- (4) Käesolevas määruses sätestatakse kõnealune kord ja asjakohane õigusraamistik, mille alusel peaksid taristuettevõtjad kehtestama ja kohaldama müra järgi diferentseeritud raudteekasutustasude süsteemi. Kõnealune õigusraamistik peaks tagama raudteeveo-ettevõtjatele, vagunite valdajatele ja teistele sidusrühmadele õiguskindluse ja stimuleerima vagunite moderniseerimist. Seepärast hõlmab käesolevas määruses sätestatud kord süsteemi kestust, stiimulite taset ja seonduvat töökorraldust.
- (5) Vajalike kogemuste jagamiseks ja abi andmiseks moodustas komisjon 2011. aastal NDTACi ekspertide töörühma. Rühm koosnes huvitatud liikmesriikide, taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate, vagunite valdajate ja kodanikuühiskonna esindajatest, kes andsid väärtusliku panuse.
- (6) Liikmesriigid peaksid saama vabalt otsustada, kas taristuettevõtja peaks taristukasutustasusid vastavalt käesolevale määrusele muutma, et võtta arvesse müraga seotud kulusid.
- (7) Vagunid, mis vastavad komisjonile määrusele (EL) nr 1304/2014, ⁽³⁾ milles käsitletakse allsüsteemi „veerem – müra” koostalitluse tehnilist kirjeldust ja selle hilisemaid muudatusi („müra KTK”), tuleks lugeda „vaikseks”. Vagunid, mis ei vasta müra KTK-le, tuleks lugeda „mürarikkaks”. Kui vaguni ümberehitamise või uuendamise käigus paigaldatakse vagunile liitmaterjalist piduriklotsid ja kui hinnatavale vagunile ei lisata müraallikaid, siis eeldatakse, et müra KTK nõuded on täidetud.

⁽¹⁾ ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.⁽²⁾ KOM(2011) 144.⁽³⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 1304/2014, 26. november 2014, üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra” koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 421).

- (8) Teatavaid vaguneid ei ole nende tehniliste näitajate tõttu võimalik liitmaterjalist piduriklotsidega varustada. Need vagunid ei peaks kuuluma käesoleva määruse reguleerimisalasse.
- (9) Raudteesektori konkurentsivõime säilitamiseks peaks süsteem kujutama endast kohustuslikku hinnaalandust või *bonus*-süsteemi, mida pakutakse moderniseeritud vaguneid kasutavatele raudteeveo-ettevõtjatele. Samal eesmärgil tuleks haldusmenetluste puhul piirduda vaid kõige hädavajalikumaga.
- (10) Selleks et võtta arvesse mürast mõjutatud piirkonna tundlikkust, eelkõige mõjutatud inimeste arvu, peaks taristuettevõtjatel olema võimalik kehtestada mürarikkaid ronge kasutavatele raudteeveo-ettevõtjatele lisamaks (*malus*). *Malus*-süsteemi on võimalik kehtestada vaid siis, kui *bonus*-süsteem on juba kasutusel. *Malus*-süsteem võib eri raudteeliinide ja -lõikude puhul olla nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel erinev, sõltudes eelkõige sellest, milline on mõjutatud inimeste kokkupuude müraga. Selleks et *malus*-süsteem ei mõjutaks raudteesektori üldist konkurentsivõimet, peaks selle suurus olema piiratud ega tohiks mingil juhul olla suurem kui *bonus*-süsteem. Kui aga autokaubavedude suhtes kohaldatakse liidu õiguse kohaselt mürakuludega seotud tasusid, siis ei tuleks sellist suuruspiirangut kohaldada.
- (11) Moderniseerimisest tulenev tõhus müra vähendamine on märgatav üksnes siis, kui peaaegu kõik rongi vagunid on vaiksed. Lisaks sellele tuleks soodustada nõutavast miinimumtasemest väiksema mürataseme saavutamist ja innovatsiooni müra vähendamiseks. Seepärast tuleks lubada täiendavaid *bonus*-tasusid vaiksetele rongidele ja väga vaiksele veeremile.
- (12) Kuna käesoleva määruse üks põhieesmärk on stimuleerida vagunite kiiret moderniseerimist, tuleks *bonus*-süsteemi ajaliselt piirata ja samas peaks see kestma piisavalt kaua, et tagada asjakohane rahaline toetus. Seepärast peaks süsteemi kohaldamine algama võimalikult kiiresti ja lõppema 2021. aastal. Liikmesriikidel peaks siiski olema võimalik otsustada, kas taristuettevõtjad peaksid süsteemi pärast kavandatavat alguskuupäeva kohaldama. Käesoleva määruse jõustumise kuupäeval peituvate süsteemide mõju tuleks tunnustada ja arvesse võtta, kehtestades asjakohased üleminekusätted. Selliste süsteemide kohaldamine ei tohiks mingil juhul põhjustada raudteeveo-ettevõtjate vahelist diskrimineerimist.
- (13) Kui moderniseerimine ei edene soovitud määral, tuleks liikmesriikidel lubada kohaldada pärast süsteemi kehtivuse lõppu *malus*-süsteemi, tingimusel, et autokaubavedude sektoris kohaldatakse samasugust meetet. *Malus*-süsteemi ülesehitus peab olema kooskõlas kõikide kaubaveoliikide, eelkõige autokaubavedude tekitatud müra väliskulude arvessevõtmise põhimõttega.
- (14) Kuna vagunite valdajad saavad tavaliselt vaguneid moderniseerida, samas kui raudteeveo-ettevõtjad saavad kasu *bonus*-süsteemist, tuleks stiimulid suunata nendele, kes kannavad moderniseerimiskulud.
- (15) Mitmete uuringutega on hinnatud moderniseerimiskulusid ja vajalikke stiimuleid, mis võimaldaksid moderniseerimist muude rahastamisvõimaluste raames. Komisjoni mõjuhinnangut toetava uuringu alusel peaks minimaalne ühtlustatud *bonus*-tase olema 0,0 035 eurot telgkilomeetri kohta. Selline *bonus*-summa peaks ergutama kuue aasta jooksul 45 000 kilomeetrit aastas läbiva vaguni moderniseerimist, kattes 50 % vastavatest kuludest. Kuna leitakse, et liitmaterjalist piduriklotsidega vaguni käitamisega kaasnevad suuremad tegevuskulud, ning teades, et vagun võib tegelikult sõita aastas vähem kui 45 000 kilomeetrit, võiks eelneva arvesse võtmiseks *bonus*-summat suurendada.
- (16) Selleks et kiirendada moderniseerimist ja vähendada võimalike negatiivsete tagajärgede mõju raudteesektori konkurentsivõimele, tuleks vagunite valdajaid ja raudteeveo-ettevõtjaid julgustada kasutama ära Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1316/2013⁽¹⁾ (millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu) moderniseerimiseks Euroopa avaliku sektori vahenditest pakutavaid rahastamisvõimalusi. Samal eesmärgil tuleks neid liikmesriike, kes otsustavad, et taristuettevõtjad kohaldavad kõnealust süsteemi, ergutada tegema asjakohased riiklikud rahastamisvõimalused kättesaadavaks.
- (17) Selleks et tagada kõikidele raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerivad tingimused ning vältida *bonus*-tasude maksmist selliste vagunite kasutamise eest, mille puhul ei ole õigust *bonus*-tasu saada, tuleks taristuettevõtjatele edastada andmed vagunite asjakohaste müranäitajate kohta. Halduskoormuse vähendamiseks tuleks kasutada võimaluse korral olemasolevaid registreid ja muid allikaid.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1316/2013, 11. detsember 2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010 (ELT L 348, 20.12.2013, lk 129).

- (18) Süsteemi kohaldavad taristuettevõtjad peaksid tegema koostööd, et lihtsustada ja ühtlustada süsteemi toimimisega seotud menetlusi eesmärgiga vähendada kõikide raudteeveo-ettevõtjate haldus- ja finantskoormust.
- (19) Käesolev määrus ei tohiks piirata direktiivi 2012/34/EL sätete kohaldamist seoses taristu rahastamise, taristuettevõtja tulude ja kulude tasakaalu ning võrdse, mittediskrimineeriva ja läbipaistva juurdepääsuga taristule.
- (20) Käesoleva määrusega kehtestatud meetmed on kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artikli 62 lõikes 3 osutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisala

1. Käesolevas määruses sätestatakse kord, mida taristuettevõtjad peavad kohaldama kaubaveoveeremi põhjustatud müra mõjuga seotud kulude puhul kasutustasude määramisel.

Määrust kohaldatakse juhul, kui liikmesriik on direktiivi 2012/34/EL artikli 29 lõikes 1 sätestatud kasutustasude määramise raames otsustanud muuta taristukasutustasusid vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 31 lõike 5 esimesele lõigule.

2. Käesolevat määrust ei kohaldata selliste vagunite suhtes, mis ei vasta ühele järgmistest tingimustest:

- a) vagunid, mille suhtes on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ ⁽¹⁾ artikliga 9 tehtud erand müra KTKst;
- b) vagunid, mille jaoks ei ole müra KTK-le vastavaid liitmaterjalist piduriklotse, mida saaks vagunile otse paigaldada, ilma et pidurisüsteemi peaks täiendavalt muutma või põhjalikult testima;
- c) kolmandatest riikidest pärit vagunid, mida kasutatakse 1 520 või 1 524 mm rööpmelaiusega võrgus ja mida loetakse müra KTK raames erijuhtumiks või mis on selle kohaldamisalast välja jäetud.

3. Raudteekasutustasude diferentseerimisest tulenev *bonus* ja *malus* tagavad mittediskrimineeriva ja läbipaistva juurdepääsu taristule.

4. Raudteekasutustasude diferentseerimine vastavalt käesolevale määrusele ei piira riigiabi eeskirjade kohaldamist.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „süsteem” – sätted, millega kehtestatakse müra järgi diferentseeritud raudteekasutustasud, mille taristuettevõtjad peavad vastu võtma ja mida nad peavad kohaldama;
- 2) „moderniseeritud vagunid” – olemasolevad vagunid, mis on varustatud liitmaterjalist piduriklotsidega vastavalt müra KTKs sätestatud nõuetele;
- 3) „vaiksed vagunid” – uued või olemasolevad vagunid, mis vastavad müra KTKs sätestatud asjakohastele mürataseme piirnormidele;
- 4) „mürarikad vagunid” – vagunid, mis ei vastava müra KTKs sätestatud asjakohastele mürataseme piirnormidele;
- 5) „mürarikas rong” – rong, mille koosseisus on rohkem kui 10 % mürarikaid vaguneid;
- 6) „vaikne rong” – rong, mille koosseisus on vähemalt 90 % vaikseid vaguneid;

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/57/EÜ, 17. juuni 2008, ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (ELT L 191, 18.7.2008, lk 1).

- 7) „väga vaiksed vagunid ja vedurid” – vagunid ja vedurid, mille müraemissioon on vähemalt 3 dB väiksem kui müra KTKs sätestatud asjakohased piirnormid;
- 8) „moderniseeritud vagunite *bonus*” – moderniseeritud vaguneid kasutavate raudteeveo-ettevõtjate taristukasutustasude kohustuslik vähendamine;
- 9) „rongi *bonus*” – raudteeveo-ettevõtjatele iga vaikselt rongi eest pakutav valikuline hinnaalandus;
- 10) „väga vaiksete vagunite või vedurite *bonus*” – raudteeveo-ettevõtjatele iga väga vaikselt vaguni või veduri eest pakutav valikuline hinnaalandus;
- 11) „*malus*” – taristukasutustasude valikuline lisamaks, mida raudteeveo-ettevõtjad peavad iga mürarikka rongi eest maksma.

Artikkel 3

Süsteem

1. Taristuettevõtja kehtestab käesolevas määruses sätestatud korra alusel süsteemi, millega diferentseeritakse taristukasutustasusid sõltuvalt tekitatud müra tasemest ja mis kehtib kõikide asjaomaste raudteeveo-ettevõtjate suhtes. Kõnealuse süsteemi kohaldamine ei tohi kaasa tuua põhjendamatu konkurentsi moonutamist raudteeveo-ettevõtjate vahel ega mõjutada raudtee-kaubaveosektori üldist konkurentsivõimet.
2. Kõnealune süsteem kehtib kuni 31. detsembrini 2021.

Artikkel 4

Moderniseeritud vagunite *bonus*

1. Taristuettevõtjad kehtestavad moderniseeritud vaguneid kasutavatele raudteeveo-ettevõtjatele *bonus*-süsteemi. *Bonus*-tase on kogu taristuettevõtja võrgustikus sama ja seda kohaldatakse iga moderniseeritud vaguni suhtes.
2. *Bonus*-taseme arvutamisel võetakse aluseks vaguni telgede arv ja kilomeetrite arv, mille vagun on taristuettevõtja määratud ajavahemiku jooksul läbinud.
3. Minimaalne *bonus*-tase on 0,0035 eurot telgkilomeetri kohta.
4. *Bonus*-taseme määramisel võib taristuettevõtja võtta arvesse inflatsiooni, vagunite läbisõitu ja moderniseeritud vagunite käitamise kulusid.
5. Lõike 3 ja vajaduse korral lõike 4 kohaselt arvutatav *bonus*-tase tuleb kehtestada vähemalt üheks aastaks.
6. Taristuettevõtjad võivad otsustada vähendada *bonus*-taset selliste vagunite moderniseerimiskulude väärtuse võrra, mille eest on juba makstud *bonus*-tasu, mis võimaldas neil katta moderniseerimiskulud.

Artikkel 5

Rongi *bonus*

1. Taristuettevõtjad kehtestavad vaikselt rongi kasutavatele raudteeveo-ettevõtjatele *bonus*-süsteemi.
2. Rongi *bonus*-süsteemi kohaldatakse iga vaikselt rongi suhtes.
3. Vaikselt rongi *bonus*-summa on kuni 50 % rongi koosseisus olevate moderniseeritud vagunite suhtes kohaldatavate ja artikli 4 kohaselt arvutatavate *bonus*-summade koguväärtusest.
4. Vaikselt rongi *bonus*-summa kumuleerub artiklites 4 ja 6 osutatud *bonus*-summadega.

Artikkel 6

Väga vaiksete vagunite ja vedurite bonus

1. Taristuettevõtjad kehtestavad väga vaikseid vaguneid ja vedureid kasutavatele raudteeveo-ettevõtjatele *bonus*-süsteemi.
2. Lõikes 1 osutatud *bonus*-süsteemi kohaldatakse iga väga vaikse vaguni ja veduri suhtes.
3. Iga väga vaikse vaguni või veduri puhul on *bonus*-summa proportsionaalses vastavuses sellega, kui palju väiksem on müratase võrreldes nende piirnormidega, ning see summa võib olla kuni 50 % artikli 4 kohaselt arvatava moderniseeritud vagunite suhtes kohaldatava *bonus*-summa väärtusest.
4. Väga vaiksete vagunite ja vedurite *bonus*-summa kumuleerub artiklites 4 ja 5 osutatud *bonus*-summadega.

Artikkel 7

Malus-süsteem

1. Taristuettevõtjad kehtestavad mürarikkaid ronge kasutavatele raudteeveo-ettevõtjatele *malus*-süsteemi.
2. *Malus*-süsteemi kohaldatakse iga mürarikka rongi suhtes.
3. Süsteemi kestuse jooksul makstav *malus*-kogusumma ei tohi olla suurem kui artiklites 4, 5 ja 6 osutatud *bonus*-tasude summa.
4. Taristuettevõtjatel on lubatud mitte kohaldada lõiget 3, kui asjaomases liikmesriigis kohaldatakse autokaubavedude suhtes liidu õiguse kohaselt mürakuludega sarnaseid kasutustasusid.
5. Erandina artiklist 3 võivad liikmesriigid otsustada jätkata *malus*-süsteemi kohaldamist või kehtestada see pärast süsteemi kehtivuse lõppu, tingimusel, et autokaubavedude sektoris kohaldatakse liidu õiguse kohaselt samasugust meetet.
6. Kui taristuettevõtja otsustab võtta kasutusele *malus*-süsteemi ja kehtestab selle taseme, siis võib ta vajaduse korral ja pärast asjaomaste sidusrühmadega konsulteerimist võtta arvesse raudtee-kaubaveost mõjutatud piirkonna tundlikkust, eelkõige mõjutatud inimeste arvu ja nende kokkupuudet raudteeäärse müraga.

Artikkel 8

Halduskokkulepped

1. Taristuettevõtjad vastutavad süsteemi haldamise eest, kaasa arvatud raamatupidamisarvestuse pidamine nende ja raudteeveo-ettevõtjate vaheliste rahavoogude üle. Nad teevad pädevate riigiasutuste taotluse korral kättesaadavaks kõnealuste rahavoogude andmed süsteemi kohaldamise ajal ja kümne aasta jooksul pärast süsteemi kehtivuse lõppemist.
2. Taristuettevõtjad kasutavad olemasolevaid registreid ja muid allikaid, et koguda tõendeid, mis näitavad vagunite või vedurite olukorda (nõuetekohaselt moderniseeritud, vaiksed või mürarikkad, väga vaiksed).
3. Kui lõikes 2 osutatud andmeid ei ole võimalik registritest ega muudest allikatest koguda, palub taristuettevõtja raudteeveo-ettevõtjatel tõendada nende vagunite või vedurite olukorda, mida nad kavatsevad kasutada.

Moderniseeritud vaguni puhul esitab raudteeveo-ettevõtja moderniseerimise kohta asjakohased tehnilised või finantstõendid.

Vaiksete vagunite puhul esitab raudteeveo-ettevõtja kasutuselevõtu loa või muu samaväärse tõendi.

Väga väiksete vagunite ja vedurite puhul esitab raudteeveo-ettevõtja madalamat mürataset kinnitavad tõendid, kaasa arvatud vajaduse korral andmed müra vähendamiseks tehtud täiendavate muudatuste kohta.

4. Riigi tasandil välja töötatud haldusmeetmeid olemasolevate süsteemide haldamiseks võib kohaldada seni, kuni need on kooskõlas käesoleva määrusega.
5. Süsteemiga seotud halduskulusid ei võeta *bonus*- ega *malus*-taseme määramisel arvesse.
6. Süsteemi kohaldavate liikmesriikide taristuettevõtjad teevad omavahel koostööd eelkõige selleks, et lihtsustada ja ühtlustada haldusmenetlusi, mis on vajalikud käesolevas määruses sätestatud kaubaveoveeremi tekitatud müra mõjuga seotud kulude puhul kasutustasude kohaldamiseks, sealhulgas lõikes 3 osutatud tõendite vormingu osas.

Artikkel 9

Teavitamine

1. Komisjoni teavitatakse süsteemidest enne, kui neid kohaldama hakatakse.
2. Liikmesriigid teatavad komisjonile 1. maiks 2016 ja iga järgneva aasta 1. maiks eelneva kalendriaasta kohta järgmised andmed:
 - a) nende vagunite arv, mille suhtes kohaldati artiklis 4 osutatud *bonus*-süsteemi;
 - b) vajaduse korral nende vagunite ja vedurite arv, mille suhtes kohaldati artiklis 6 osutatud *bonus*-süsteemi;
 - c) vajaduse korral nende rongide arv, mille suhtes kohaldati artiklis 5 osutatud *bonus*-süsteemi;
 - d) vajaduse korral nende rongide arv, mille suhtes kohaldati *malus*-süsteemi;
 - e) moderniseeritud vagunite läbisõit asjaomastes liikmesriikides;
 - f) väiksete ja mürarikaste rongide arvatav läbisõit asjaomastes liikmesriikides.
3. Komisjoni taotluse korral esitatakse täiendavaid andmeid, kui need on kättesaadavad. Need andmed võivad hõlmata järgmist:
 - a) moderniseeritud vagunitele, väikestele rongidele ning väga väikestele vagunitele ja veduritele antud *bonus*-summad kokku;
 - b) kogutud *malus*-summad kokku;
 - c) keskmine *bonus*- ja *malus*-summa telgkilomeetri kohta.

Artikkel 10

Läbivaatamine

1. Komisjon hindab 31. detsembriks 2018 süsteemide rakendamist eelkõige seoses sellega, kuidas edeneb vagunite moderniseerimine ning milline on mahaarvestatud *bonus*-summade ja juba makstud *malus*-summade omavaheline suhe. Lisaks hindab komisjon käesoleva määruse kohaselt kehtestatud süsteemide mõju raudtee-kaubaveosektori üldisele konkurentsivõimele ja seda, kuivõrd saavad süsteemiga kaasnevatest stiimulitest lisaks raudteeveoettevõtjatele kasu ka vagunite valdajad.
2. Selle hindamise tulemust arvesse võttes võib komisjon vajaduse korral käesolevat määrust muuta eelkõige seoses minimaalse *bonus*-tasemega.

Artikkel 11

Olemasolevad süsteemid

1. Käesoleva määruse jõustumise kuupäeval olemas olevaid süsteeme, sealhulgas nendel süsteemidel põhinevaid lepinguid võib kohaldada hiljemalt kuni 10. detsembrini 2016. Käesolevas määruses sätestatud süsteemi võib kohaldada üksnes pärast seda, kui olemasolevate süsteemide kohaldamine on lõpetatud. Olemasolevate süsteemide lõpetamist ei nõuta, kui taristuettevõtja on viinud olemasoleva süsteemi ja lepingud käesoleva määrusega vastavusse 11. detsembriks 2016.

2. Nende liikmesriikide taristuettevõtjad, kus olid juba kehtestatud lõikes 1 osutatud süsteemid, võivad otsustada, et nad ei kohalda artikli 3 lõiget 2, kui nende süsteemide kogukestus on vähemalt kuus aastat.

Artikkel 12

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 16. juunist 2015.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 13. märts 2015

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER
