KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2015/909,

12. juuni 2015,

milles käsitletakse rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise meetodeid

(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 3,

ning arvestades järgmist:

(1) Otseste kulude arvutamisel võib osutuda vajalikuks arvesse võtta võrgu intensiivsema kasutamise tõttu suurenenud uuendamis- või hooldusvajadust, kui on tagatud, et arvesse võetakse ainult rongiliikluse korraldamisega otseselt seotud kulusid.

(2) Taristuettevõtjatel on kohustus käitada võrku, seistes samal ajal silmitsi tõhusat haldamist ja kulude kontrollimist takistavate piirangutega. Seetõttu peaks liikmesriikidel olema võimalus määrata otsesed kulud kindlaks vastavalt teenuse tõhusale osutamisele.

(3) Raudteekasutustasude vastavusseviimine rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kuludega ei tohiks põhjustada seda, et taristuettevõtja peaks rongiliikluse korraldamise tagajärjel kandma rahalist puhaskahjumit või -kasumit.

(4) Varade ajalooliste väärtuste summa peaks põhinema taristuettevõtja poolt varade soetamiseks makstud summal, tingimusel et taristuettevõtja jääb kõnealuse summa eest vastutama.

(5) Taristuettevõtjal ei tohiks lubada varasse investeerimise kulu sisse nõuda, kui puudub kohustus asjaomane kulu tagasi maksta.

(6) Kuna rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise meetodeid tuleks kohaldada kogu ELis, peaksid need olema kooskõlas praeguste taristukulu arvestamise süsteemidega ning taristuettevõtjate kohaldatavate kuluandmetega.

(7) Prognoositavate kulude ja tulemuslikkustasemete kasutamise tõttu ei tohiks tavapärase äritegevuse korral otsesed kulud, raudteekasutustasud ega lõppkokkuvõttes ka võrgu ebaefektiivse kasutamisega seotud kulud suureneda. Seepärast tuleks kohaldada varade ajaloolist väärtust ning jooksevväärtust võiks kasutada ainult siis, kui varade ajalooline väärtus ei ole kättesaadav või kui jooksevväärtus on ajaloolisest väärtusest väiksem. Kasutada võiks ka hinnangulist väärtust, asendusväärtust, prognoositavaid kulusid ja prognoositavaid tulemuslikkustasemeid, tingimusel et taristuettevõtja tõendab reguleerivale asutusele, kuidas ta need kehtestas, ja et seda tehti objektiivselt.

(8) Taristuettevõtjal tuleks lubada otseste kulude arvutamisel arvesse võtta ainult selliseid kulusid, mille puhul ta suudab objektiivselt ja usaldusväärselt tõendada, et need on otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega. Näiteks raudteeäärsed signaalseadmed ja -postid liiklustiheduse tõttu ei kulu ning seepärast ei tohiks nende suhtes otsestel kuludel põhinevat tasu kohaldada ([2]). Samas kaasneb rongiliikluse korraldamisega teatavate seadmete, näiteks pöörmetaristu täiendav kulumine ja seetõttu tuleks kõnealuse taristu suhtes osaliselt kohaldada otsestel kuludel põhinevat tasu. Kuna üha rohkem ronge ja taristuid varustatakse anduritega, võivad need anda lisateavet rongiliikluse korraldamisest põhjustatud tegeliku kulumise kohta.

(9) Euroopa Kohus on teinud otsuse rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise kohta ([3]). Käesolevas määruses on kõnealust otsust arvesse võetud.

([1]) ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.

([2]) Uurimus CATRIN sisaldab kokkuvõtet mitmesugustest uurimustest, milles käsitletakse taristukomponente, mida seitse ELi taristuettevõtjat on kasutanud raudteega seotud ökonomeetriliste kulude uurimiseks. Seitsmest asjaomasest taristuettevõtjast kuus ei võtnud ökonomeetriliste kulude arvutamisel asjakohaste komponentidena arvesse liikluse korraldamist ega signaalimist (vt tabel 13, uurimus CATRIN, tulemus 1, lk 40).

([3]) Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-512/10, komisjon *vs.* Poola, ECLI, EU:C:2013:338, punktid 82, 83 ja 84.

(10) Elektritoiteseadmed, näiteks kaablid või trafod, rongiliikluse korraldamise käigus üldjuhul ei kulu. Neid ei mõjuta ei hõõrdumine ega ka rongiliikluse korraldamisega seotud muud mõjurid. Seepärast ei tuleks elektritoiteseadmetega seotud kulusid rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamisel arvesse võtta. Samas põhjustavad elektrivedurit kasutavad rongid hõõrdumist ja elektrikaare tõttu kontaktvahendi (õhuliin või voolu andev kolmas rööbas) kulumist. Seepärast võib osa kõnealuste kontaktvahendite hoolduse ja uuendamise kuludest käsitada rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kuludena. Ka muude õhuliinirajatiste komponentide hoolduse ja uuendamise kulude suurenemine võib olla rongiliiklusega kaasnevate elektriliste ja mehaaniliste mõjude otsene tagajärg.

(11) Teatavate konstruktsiooniiseärasustega veeremiüksuste või rööbaste kasutamine tähendab seda, et rongiliikluse korraldamisega seotud otsesed kulud on eri suurusega. Selliste erinevuste kajastamiseks võivad liikmesriigid lubada taristuettevõtjatel kohandada otseste kulude keskmist, võttes muu hulgas arvesse parimaid rahvusvahelisi tavasid.

(12) Üldtuntud majanduspõhimõtte kohaselt tagavad piirkuludel põhinevad kasutustasud olemasoleva taristu läbilaskevõime optimaalselt tõhusa kasutamise. Seega võib taristuettevõtja rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamiseks kasutada ligikaudset piirkulude näitajat.

(13) Lisaks on taristu kasutamise piirkulude arvutamiseks parimate rahvusvaheliste tavade ([1]) raames kasutusele võetud sellised meetodid ja mudelid nagu ökonomeetriline või tehniline modelleerimine. Samal ajal arendatakse parimaid rahvusvahelisi tavasid üha edasi tänu uutele sõltumatutele analüüsidele ja teadusuuringutele (neid kontrollib taristuettevõtjast sõltumatult näiteks reguleeriv asutus), mis võivad taristu iseärasustest tulenevalt hõlmata konkreetsele liikmesriigile eriomaseid analüüse ja teadusuuringuid. Seepärast tuleks taristuettevõtjatel lubada kasutada kõnealuseid mudeleid rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamiseks.

(14) Ökonomeetrilise ja tehnilise modelleerimise eri vormid võivad muuta taristu kasutamisega seotud otseste või piirkulude arvutamise täpsemaks. Siiski nõuab kulude modelleerimine kogukulust teatavate toetuskõlbmatute kululiikide mahaarvestamisel põhinevate meetoditega võrreldes kvaliteetsemaid andmeid ja oskusteavet. Peale selle ei tarvitse reguleerivad asutused olla suutelised kontrollima konkreetse arvutuse kooskõla direktiivi 2012/34/EL sätetega. Seepärast peaks taristuettevõtjal eespool nimetatud kvaliteetsemate andmete ja oskusteabe olemasolu korral olema lubatud kasutada otseste kulude arvutamiseks kas ökonomeetrilisi või tehnilisi mudeleid või mõlemat kombineerituna.

(15) Reguleerivad asutused peaksid olema suutelised kontrollima, kas eri kuluarvestuspõhimõtteid kohaldatakse kooskõlas taristuettevõtja poolt neile esitatud teabega. Seepärast on direktiivi 2012/34/EL IV lisas sätestatud, et taristuettevõtja peab võrgu teadaandes esitama nii kulude kui ka tasude osas üksikasjaliku teabe meetodite, eeskirjade ja vajaduse korral graafikute kohta.

(16) Rahvusvahelistes uurimustes ([2]) on otsesed ühikukulud välja arvutatud tihedas koostöös taristuettevõtjatega. Vaatamata sellele, et uurimustes analüüsiti mitmesugustes liikmesriikides eri veeremikoosseisu ja sihtpunktide puhul kasutatud eri meetodeid, olid otsesed kulud paljudel juhtudel väiksemad kui kaks eurot (arvutatuna 2005. aasta hindade ja vahetuskursside alusel, kasutades asjakohast hinnaindeksit) 1 000-tonnise rongi rongkilomeetri kohta. Selleks et vähendada reguleerivate asutuste halduskoormust, puudub juhul, kui otsesed kulud on alla kahe euro, vajadus nõuda nii üksikasjalikku arvutuskäiku.

(17) Mitmesugustel põhjustel, nagu tootlikkuse kasv, uue tehnoloogia levik või paremad arusaamad kulude tekke põhjustest, tuleks otseste kulude arvutamise käiku korrapäraselt ajakohastada või see läbi vaadata, võttes muu hulgas arvesse parimaid rahvusvahelisi tavasid.

(18) Kuna raudteeveoettevõtjad vajavad prognoositavaid kuluarvestussüsteeme ja neil on taristuga seotud kulude arengu suhtes põhjendatud ootused, peaksid taristuettevõtjad reguleeriva asutuse nõudmise korral koostama rongiliikluse korraldamisega tegelevate raudteeveoettevõtjate jaoks üleminekumeetmete järkjärgulise kohaldamise kava, kuna nende jaoks võivad rongiliikluse korraldamisega seotud kulud pärast olemasolevate arvutusmeetodite rakendamise läbivaatamist oluliselt suureneda.

(19) Käesoleva määrusega kehtestatud meetmed on kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artikli 62 lõikes 1 osutatud komitee arvamusega,

([1]) Rootsi riikliku teede ja transpordi uurimisinstituudi (VTI) juhendamisel korraldatud uurimus CATRIN, tulemus D1, märts 2008, lk 37–54 ja 82–84.

([2]) Leedsi ülikooli juhendamisel rakendatud projekt GRACE, tulemus D7 „Generalisation of marginal social cost estimates" („Hinnangulise sotsiaalse piirkulu üldistamine"), lk 22, 23.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja -ala

1. Käesolevas määruses on sätestatud rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise meetodid, et määrata kindlaks direktiivi 2012/34/EL artikli 31 lõikes 3 osutatud kasutustasu juurdepääsu eest minimaalsele juurdepääsupaketile ja teenindusrajatisi ühendavale taristule.

2. Käesoleva määruse kohaldamine ei piira taristu rahastamist ega taristuettevõtja tulude ja kulude tasakaalu käsitlevate sätete kohaldamist vastavalt direktiivi 2012/34/EL artiklile 8.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „otsesed kulud" – kulud, mis on otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega;

2) „otsesed ühikukulud" – otsesed kulud rongkilomeetri, sõidukilomeetri, rongi brutotonnkilomeetri või nende kombinatsiooni kohta;

3) „kuluüksus" – taristuettevõtja arvestussüsteemi kuuluv äriüksus, kus esitatud kulud jaotatakse otseselt või kaudselt turustatavate teenuste vahel.

Artikkel 3

Kogu võrgul põhinevad otsesed kulud

1. Kogu võrgul põhinevad otsesed kulud arvutatakse nii, et minimaalse juurdepääsupaketi teenuste osutamisega ja teenindusrajatisi ühendavale taristule juurdepääsu tagamisega seotud kuludest lahutatakse artiklis 4 osutatud toetuskõlbmatud kulud.

2. Liikmesriigid võivad otsustada, et taristuettevõtja kasutab tõhusa teenuseosutamisega seotud kulusid lõike 1 kohaste kogu võrgul põhinevate otseste kulude arvutamiseks.

3. Kogu võrgul põhinevate otseste kulude arvutamiseks kasutatud varade väärtus põhineb nende ajaloolisel väärtusel või kui varade ajalooline väärtus ei ole kättesaadav või kui jooksevväärtus on väljakujunenud väärtusest väiksem, siis varade jooksevväärtusel. Varade ajalooline väärtus põhineb taristuettevõtja poolt asjaomaste varade soetamise ajal makstud summadel ja koostatud dokumentidel. Kui tegemist on võla vähendamisega, kus taristuettevõtja koguvõla või osa sellest võtab enda peale mõni teine üksus, vähendab taristuettevõtja asjakohase summa võrra varade väärtust ja asjaomaseid kogu võrgul põhinevaid otseseid kulusid. Erandina esimesest lausest võib taristuettevõtja kohaldada väärtusi, sh nii hinnangulisi väärtusi, väljakujunenud väärtusi kui ka asendusväärtusi, tingimusel et neid on võimalik läbipaistvalt, usaldusväärselt ja objektiivselt mõõta ning reguleerivatele asutustele nõuetekohaselt tõendada.

4. Ilma et see piiraks artikli 4 sätete kohaldamist ja juhul, kui taristuettevõtja suudab asjaomaseid otseseid kulusid läbipaistvalt, usaldusväärselt ja objektiivselt mõõta ning muu hulgas parimatele rahvusvahelistele tavadele tuginedes tõendada, et asjaomased kulud on otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega, võib taristuettevõtja oma otseste kulude arvutamisel võtta kogu võrgul põhinevate otseste kulude põhjal arvesse eelkõige järgmisi kulusid:

a) kulutused töötajatele, keda on vaja konkreetse liiniosa käigushoidmiseks, kui taotleja soovib käitada konkreetset raudteeveoteenust väljaspool asjaomase liini tavapärast käitamisaega;

b) osa kuludest, mis on põhjustatud pöörmetaristu, sh pöörmete ja ristmete kulumisest rongiliikluse käigus;

c) osa kuludest, mis hõlmavad õhuliini, voolu andva kolmanda rööpa või mõlema seadme ja õhuliinirajatise uuendamist ja hooldamist seoses nende otsese kulumisega rongiliikluse korraldamise käigus;

d) kulutused töötajatele, keda on vaja rongiliinide eraldamise ja sõiduplaani väljatöötamise ettevalmistamisel, niivõrd, kuivõrd kõnealused kulud on otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega.

5. Käesoleva artikli kohasel arvutamisel kasutatud kulud põhinevad taristuettevõtja tegelikult tehtud või prognoositavatel maksetel. Käesoleva artikli kohaselt arvutatud kulusid mõõdetakse või prognoositakse järjepidevalt samast ajavahemikust pärineva teabe põhjal.

Artikkel 4

Toetuskõlbmatud kulud

1. Taristuettevõtja ei võta kogu võrgul põhinevate otseste kulude arvutamisel arvesse eelkõige järgmiseid kulusid:

a) raudteevõrgulõigu kasutusvalmis hoidmisega seotud püsikulud, mida taristuettevõtja peab kandma ka siis, kui rongid asjaomasel lõigul ei liikle;

b) kulud, mis ei ole taristuettevõtja tehtud maksetega seotud. Kulud või kuluüksused, mis ei ole otseselt seotud juurdepääsu tagamisega minimaalsele juurdepääsupaketile või teenindusrajatisi ühendavale taristule;

c) maa või muu põhivara soetamise, müügi, demonteerimise, saastest puhastamise, rekultiveerimise või rentimisega seotud kulud;

d) kogu võrgu üldkulud, sealhulgas üldine palga- ja -pensionikulu;

e) rahastamiskulud;

f) tehnika arengu või vananemisega seotud kulud;

g) immateriaalse varaga seotud kulud;

h) raudteeäärsete andurite, raudteeäärsete sidevahendite ja signaalimisseadmetega seotud kulud, kui need ei ole otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega;

i) teabe, mujal kui raudtee ääres asuvate sidevahendite ja telekommunikatsioonivahenditega seotud kulud;

j) vääramatust jõust tulenevate konkreetsete intsidentide, õnnetusjuhtumite ja teenuse katkemisega seotud kulud, ilma et see piiraks direktiivi 2012/34/EL artikli 35 sätete kohaldamist;

k) veoelektri toiteseadmetega seotud kulud, kui need ei ole otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega. Rongiliikluse korraldamisega seotud otsesed kulud, mille puhul toiteseadet ei kasutata, ei sisalda toiteseadme kasutamise kulusid;

l) direktiivi 2012/34/EL II lisa punkti 1 alapunktis f nimetatud teabe edastamisega seotud kulud, välja arvatud juhul, kui need on tehtud rongiliikluse korraldamise käigus;

m) direktiivi 2012/34/EL artikli 31 lõikes 5 ja artikli 32 lõikes 4 osutatud astmestatud kulusüsteemidega seotud halduskulud;

n) amortisatsioon, mis ei ole kindlaks määratud taristu tegeliku kulumise põhjal rongiliikluse korraldamise käigus;

o) osa tsiviiltaristu haldamise ja uuendamisega seotud kuludest, mis ei ole otseselt seotud rongiliikluse korraldamisega.

2. Kui taristuettevõtja sai konkreetsete taristuinvesteeringute tegemiseks rahalisi vahendeid, mida ta ei pea tagasi maksma, ja kui neid investeeringuid on otseste kulude arvutamisel arvesse võetud, siis selliste investeeringutega seotud kulude arvel tasud ei suurene, ilma et see piiraks direktiivi 2012/34/EL artikli 32 sätete kohaldamist.

3. Käesoleva artikli kohaselt kulude arvutamisest välja jäetud kulusid mõõdetakse või prognoositakse artikli 3 lõikes 5 osutatud ajavahemiku põhjal.

Artikkel 5

Otseste ühikukulude arvutamine ja muutmine

1. Taristuettevõtja arvutab kogu võrgu keskmise otsese ühikukulu välja nii, et kogu võrgul põhinevad otsesed kulud jagatakse kas prognoositavate või tegelikult läbitud sõidukilomeetrite, rongkilomeetrite või brutotonnkilomeetrite arvuga.

Kui taristuettevõtja tõendab direktiivi 2012/34/EL artiklis 55 osutatud reguleerivale asutusele, et lõikes 2 nimetatud väärtused või parameetrid on tema võrgu eri osades väga erinevad, arvutab ta pärast võrgu asjakohasteks osadeks jaotamist võrgu osade keskmise otsese ühikukulu, jagades asjaomaste osade otsesed kulud prognoositavate või tegelikult läbitud sõidukilomeetrite, rongkilomeetrite või brutotonnkilomeetrite arvuga. Prognoosiperiood võib hõlmata mitut aastat.

Keskmiste otseste ühikukulude arvutamiseks võib taristuettevõtja kasutada sõidukilomeetrite, rongkilomeetrite või brutotonnkilomeetrite kombinatsiooni, tingimusel et see arvutusmeetod ei muuda otsest põhjuslikku seost rongiliikluse korraldamisega. Taristuettevõtja võib kohaldada tegelikke või prognoositavaid kulusid, ilma et see piiraks artikli 3 lõike 3 sätete kohaldamist.

2. Liikmesriigid võivad taristuettevõtjal lubada muuta keskmisi otseseid ühikukulusid, et võtta arvesse taristu eri kulumistasemeid vastavalt ühele või mitmele järgmistest parameetritest:

a) rongi pikkus ja/või veeremiüksuste arv;

b) rongi mass;

c) veeremiüksuse liik, eelkõige selle vedrustamata mass;

d) rongi kiirus;

e) mootoriga ühiku veojõud;

f) telgedele langev mass ja/või telgede arv;

g) registreeritud liugelohkude arv või rataste libisemise vastase varustuse tõhus kasutamine;

h) veeremiüksuste vertikaalsuunaline jäikus ja rööbasteed mõjutavad horisontaaljõud;

i) tarbitud ja mõõdetud elektrivool või pantograafide või kontaktkingade dünaamika kui õhuliini või voolu andva rööpa kulumisega seotud kulude arvestamise parameeter;

j) rööbastee parameetrid, eelkõige nende raadius;

k) muud kuludega seotud parameetrid, mille puhul taristuettevõtja saab reguleerivale asutusele tõendada, et kõikide selliste parameetrite väärtused, kaasa arvatud nende muutumine (kui see on asjakohane), on objektiivselt mõõdetud ja registreeritud.

3. Otseste ühikukulude muutmisega ei tohi kaasneda artikli 3 lõike 1 kohaste kogu võrgul põhinevate otseste kulude suurenemist.

4. Taristuettevõtja algatusel rongiliikluse ettekavatsetud või ettekavatsemata ümbersuunamisest põhjustatud täiendavaid kulusid ei arvestata asjaomase rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude hulka. Esimest lauset ei kohaldata juhul, kui asjaomane taristuettevõtja kannab kõnealused kulud raudteeveoettevõtja eest või kui ümbersuunamise põhjustas direktiivi 2012/34/EL artikli 46 kohane kooskõlastusmenetlus.

5. Käesoleva artikli alusel tehtavateks arvutusteks kasutatav sõidukilomeetrite, rongkilomeetrite või brutotonnkilomeetrite koguarv mõõdetakse või prognoositakse artikli 3 lõikes 5 osutatud võrdlusperioodi põhjal.

Artikkel 6

Kulude modelleerimine

Erandina artikli 3 lõikest 1 ja artikli 5 lõike 1 esimesest lausest võib taristuettevõtja otseste ühikukulude arvutamiseks kasutada usaldusväärselt tõendatud ökonomeetrilist või tehnilist kulude modelleerimist, tingimusel et ta tõendab reguleerivale asutusele, et otsesed ühikukulud hõlmavad ainult rongiliikluse korraldamisega otseselt seotud kulusid ega

hõlma eelkõige artiklis 4 osutatud kulusid. Reguleeriv asutus võib taristuettevõtjalt võrdluseks nõuda otseste ühikukulude arvutamist vastavalt artikli 3 lõikele 1 ja artikli 5 lõikele 1 või kulude modelleerimist vastavalt esimesele lausele.

Artikkel 7

Lihtsustatud kontroll

1. Kui artikli 3 lõike 1 kohased kogu võrgul põhinevad otsesed kulud või artikli 6 kohased modelleerimise põhjal arvutatud otsesed kulud, korrutatuna võrdlusperioodi jooksul läbitud rongkilomeetrite, sõidukilomeetrite ja/või rongi brutotonnkilomeetritega, moodustavad hoolduse ja uuendamisega seotud kogukuludest vähem kui 15 % või on 10 % hoolduskulude ja 20 % uuenduskulude summast väiksemad, võib reguleeriv asutus teostada direktiivi 2012/34/EL artikli 56 lõikes 2 osutatud kontrolli kogu võrgul põhinevate otseste kulude arvutamise üle lihtsustatud viisil. Liikmesriigid võivad otsustada suurendada käesolevas lõikes nimetatud protsendimäärasid kuni kaks korda.

2. Reguleeriv asutus võib kiita heaks artikli 5 lõikes 1 osutatud keskmiste otseste ühikukulude arvutamise, artikli 5 lõikes 2 osutatud muudetud keskmiste ühikukulude arvutamise ja/või artiklis 6 osutatud kulude modelleerimise käesoleva artikli lõikes 1 osutatud lihtsustatud kontrolli alusel, tingimusel et 1 000-tonnise rongi puhul ei ole rongkilomeetri keskmised otsesed kulud suuremad kui kaks eurot (arvutatuna 2005. aasta hindade ja vahetuskursside alusel, kasutades asjakohast hinnaindeksit).

3. Lõigetes 1 ja 2 osutatud lihtsustatud kontrolle kohaldatakse üksteisest sõltumatult. Lihtsustatud kontrollid ei piira direktiivi 2012/34/EL artikli 31 või 56 sätete kohaldamist.

4. Reguleeriv asutus määrab kindlaks lihtsustatud kontrolli üksikasjad.

Artikkel 8

Arvutusmeetodi läbivaatamine

Taristuettevõtja ajakohastab korrapäraselt otseste kulude arvutamiseks kasutatavat meetodit, võttes muu hulgas arvesse parimaid rahvusvahelisi tavasid.

Artikkel 9

Üleminekusätted

Taristuettevõtja esitab otseste kulude arvutamiseks kasutatava meetodi ja vajaduse korral üleminekumeetmete järkjärgulise kohaldamise kava reguleerivale asutusele hiljemalt 3. juulil 2017.

Artikkel 10

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

Seda kohaldatakse alates 1. augustist 2015.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.

Brüssel, 12. juuni 2015

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER