

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2015/909**z 12. júna 2015****o metódach výpočtu nákladov, ktoré vznikajú priamo ako výsledok prevádzky vlakových služieb****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 31 ods. 3,

keďže:

- (1) Na účely výpočtu priamych nákladov sa môže zohľadniť potreba urýchlenej obnovy alebo údržby vyplývajúca z intenzívnejšieho využívania siete, ak sa zabezpečí, že budú zahrnuté iba náklady, ktoré vznikli priamo ako výsledok prevádzky vlakových služieb.
- (2) Manažéri infraštruktúry majú povinnosť prevádzkovať sieť, pričom čelia obmedzeniam, ktoré bránia efektívnemu riadeniu a kontrole nákladov. Členské štáty by preto mali mať možnosť stanoviť priame náklady na úrovni nákladov na efektívne poskytovanie služby.
- (3) Poplatok za prístup na trať na základe nákladov, ktoré vznikli priamo prevádzkou vlakových služieb, by sa nemal stanoviť tak, aby manažér infraštruktúry v dôsledku prevádzky vlakových služieb buď utrpel čistú finančnú stratu, alebo nadobudol čistý finančný zisk.
- (4) Historické hodnoty aktív by mali byť založené na sumách zaplatených za kúpu aktív manažérom infraštruktúry za predpokladu, že manažér infraštruktúry zostáva zodpovedný za takéto sumy.
- (5) Manažér infraštruktúry by nemal mať povolené získavať späť náklady na investície do aktíva, ak nie je povinný tieto náklady vrátiť.
- (6) Keďže spôsoby výpočtu nákladov, ktoré vznikli priamo ako výsledok prevádzky vlakových služieb, by sa mali uplatňovať v celej EÚ, mali by byť kompatibilné s existujúcimi systémami účtovania nákladov na infraštruktúru a údajmi o nákladoch, ktoré používajú manažéri infraštruktúry.
- (7) Používanie predpokladaných nákladov a úrovni výkonnosti by za zvyčajných okolností nemalo viesť k vyšším úrovniam priamych nákladov, poplatkov za prístup na trať a napokon k neefektívnemu využívaniu siete. Preto by sa mali uplatňovať historické hodnoty aktív a súčasné hodnoty by sa mohli zohľadniť iba v prípade, keď historické hodnoty aktív nie sú k dispozícii alebo sú nižšie. Alternatívne sa môžu použiť odhadované hodnoty alebo reprodukčné hodnoty, predpokladané náklady a prognózy úrovni výkonnosti pod podmienkou, že manažér infraštruktúry zdôvodní regulačnému orgánu, ako ich stanovil a že ich stanovil objektívne.
- (8) Manažér infraštruktúry by mal mať možnosť zahrnúť do výpočtu svojich priamych nákladov iba náklady, ktorých vznik priamo prevádzkou vlakových služieb môže objektívne a spoľahlivo preukázať. Opatrebovanie traťových nástadiel a stavadiel sa napríklad v dôsledku intenzity premávky nemení a preto by nemalo podliehať priamemu poplatku založenému na nákladoch ⁽²⁾. Časti, ako napríklad výhybková infraštruktúra, budú naopak vystavené opotrebovaniu spôsobenému prevádzkou vlakových služieb, a mali by teda čiastočne podliehať poplatku založenému na nákladoch. Vzhľadom na čoraz častejšie umiestňovanie snímačov na vlakoch a infraštruktúre by tieto zariadenia mohli poskytovať dodatočné informácie o skutočnom opotrebovaní spôsobenom prevádzkou vlakových služieb.
- (9) Súdny dvor vydal rozsudok o výpočte priamych nákladov, ktoré vznikli prevádzkou vlakových služieb ⁽³⁾. Toto nariadenie prihliada na uvedený rozsudok.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ Štúdia CATRIN poskytuje názorný prehľad rôznych štúdií, pokiaľ ide o znaky infraštruktúry, ktoré použili siedmi manažéri infraštruktúry na ekonometrické štúdie železničných nákladov. Šesť zo siedmich manažérov infraštruktúry nepovažovalo riadenie dopravy alebo návestenie za relevantné pre svoje ekonometrické štúdie nákladov (pozri tabuľku 13, výsledok 1 štúdie CATRIN, s. 40).

⁽³⁾ Rozsudok Súdného dvora vo veci Komisia/Poľsko, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, body 82, 83 a 84.

- (10) Zariadenia na elektrické napájanie, napr. káble alebo transformátory sa vo všeobecnosti v dôsledku prevádzky vlakových služieb neopotrebovávajú. Nie sú vystavené ani treniu, ani iným vplyvom spôsobeným prevádzkou vlakových služieb. Tieto náklady na zariadenia na elektrické napájanie by preto nemali byť zahrnuté do výpočtu nákladov, ktoré vznikli priamo prevádzkou vlakových služieb. Vo vlakoch sa však pri elektrickej trakcii v dôsledku trenia a elektrických oblúkov, ktoré spôsobujú, opotrebova kontaktné médium (trolejový drôt alebo elektrifikovaná tretia koľajnica). Časť nákladov na údržbu a obnovu týchto kontaktných médií by sa preto mohla považovať za vzniknutú priamo prevádzkou vlakových služieb. Iné komponenty zariadenia trolejového vedenia sa môžu takisto opotrebovať v priamom dôsledku premávky vlakov, ktorá spôsobuje elektrické a mechanické namáhanie, a tak zapríčiniť vznik nákladov na údržbu a obnovu.
- (11) Používanie vozidiel alebo železničných tratí s určitými konštrukčnými prvkami vedie k rôznym úrovňam priamych nákladov, ktoré vznikli prevádzkou vlakových služieb. Členské štáty môžu svojim manažérom infraštruktúry povoliť modulovanie priemerných priamych nákladov okrem iného v súlade s najlepšimi medzinárodnými postupmi, aby takéto rozdiely zohľadňovali.
- (12) Je zaužívanou ekonomickou zásadou, že užívateľské poplatky založené na hraničných nákladoch zabezpečujú optimálne efektívne využívanie dostupnej kapacity infraštruktúry. Preto sa manažér infraštruktúry môže rozhodnúť, že na výpočet svojich nákladov, ktoré vznikli priamo prevádzkou vlakových služieb, použije hraničné náklady.
- (13) Okrem toho sa v rámci medzinárodných najlepších postupov ⁽¹⁾ zaužívali metódy a modely na výpočet hraničných nákladov na používanie infraštruktúry, napr. ekonometrické alebo inžinierske modelovanie. Zároveň sa spolu s ďalšími nezávislými analýzami a výskumom – overenými nezávisle od manažéra infraštruktúry, napr. regulačným orgánom – budú medzinárodné najlepšie postupy ďalej rozvíjať vrátane analýzy a výskumu, ktoré môžu byť špecifické pre jednotlivé členské štáty z dôvodu špecifických znakov infraštruktúry. Manažér infraštruktúry by mal mať preto možnosť použiť takéto modely na určenie priamych nákladov, ktoré vznikli prevádzkou vlakových služieb.
- (14) Rôzne formy ekonometrického alebo inžinierskeho modelovania by mohli poskytnúť vyšší stupeň presnosti výpočtu priamych alebo hraničných nákladov na používanie infraštruktúry. Modelovanie nákladov si však vyžaduje vyššiu úroveň kvality údajov a znalostí ako metódy založené na odpočítavaní určitých neoprávnených kategórií nákladov od všetkých nákladov. Okrem toho by regulačné orgány ešte nemuseli byť schopné overiť súlad konkrétneho výpočtu s ustanoveniami smernice 2012/34/EÚ. Preto, keď sú tieto vyššie požiadavky splnené, manažér infraštruktúry by mal mať právo vypočítať priame náklady na základe ekonometrického alebo inžinierskeho modelovania alebo kombinácie oboch modelovaní.
- (15) Regulačné orgány by mali mať možnosť skontrolovať, či sa jednotlivé zásady spoplatňovania uplatňujú v súlade s informáciami, ktoré im poskytol manažér infraštruktúry. Na základe prílohy IV k smernici 2012/34/EÚ musí manažér infraštruktúry v podmienkach používania siete uviesť metodiku, pravidlá a prípadne sadzby, pokiaľ ide o náklady i poplatky.
- (16) V medzinárodných štúdiách ⁽²⁾ boli vypočítané hodnoty priamych jednotkových nákladov v úzkej spolupráci s manažérmi infraštruktúry. Hoci sa v týchto štúdiách analyzovali rôzne metódy používané v členských štátoch pre rôzne zloženia vozového parku a rôzne miesta určenia, zistilo sa, že mnohé hodnoty priamych nákladov na vlakokilometre boli pod úrovňou 2 EUR (pri cenách a výmenných kurzoch z roku 2005 s použitím vhodného indexu cien) za vlakokilometer 1 000 tonového vlaku. V záujme obmedzenia administratívnej náročnosti pre regulačné orgány by sa ten istý stupeň podrobnosti nemal vyžadovať od výpočtu priamych nákladov, ak sa ich hodnota nachádza pod uvedenou úrovňou.
- (17) Z rôznych dôvodov, napr. zvýšenia produktivity, šírenia nových technológií alebo lepšieho pochopenia pôvodu nákladov, by sa výpočet priamych nákladov mal aktualizovať alebo pravidelne prehodnocovať okrem iného v súlade s najlepšimi medzinárodnými postupmi.
- (18) Vzhľadom na to, že železničné podniky potrebujú predvídateľné systémy spoplatňovania a majú primerané očakávania týkajúce sa vývoja v oblasti poplatkov za infraštruktúru, manažér infraštruktúry by mal stanoviť plán postupného zavádzania pre železničné podniky prevádzkujúce vlakové služby, na základe ktorého sa môžu ich poplatky výrazne zvýšiť po preskúmaní vykonávania existujúcich spôsobov výpočtu, ak takýto plán postupného zavádzania vyžaduje regulačný orgán.
- (19) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeného v článku 62 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ,

⁽¹⁾ Výsledok D1 štúdie CATRIN, ktorú koordinuje VTI, marec 2008, s. 37 – 54 a s. 82 – 84.

⁽²⁾ Projekt GRACE, koordinovaný Univerzitou v Leeds, výsledok práce D 7 – Zovšeobecnenie odhadov hraničných sociálnych nákladov (Generalisation of marginal social cost estimates), s. 22 a 23.

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú metódy výpočtu nákladov, ktoré vznikajú priamo ako výsledok prevádzky vlakových služieb, na účely stanovenia poplatkov za minimálny prístupový balík a za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia uvedené v článku 31 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ.
2. Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia týkajúce sa financovania infraštruktúry alebo rovnováhy príjmov a výdavkov manažéra infraštruktúry stanovených v článku 8 smernice 2012/34/EÚ.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „priame náklady“ sú náklady, ktoré vznikajú priamo ako výsledok prevádzky vlakových služieb;
2. „priame jednotkové náklady“ sú priame náklady na vlakokilometer, vozidlokilometer, hrubý tonokilometer vlaku alebo ich kombinácia;
3. „nákladové stredisko“ je obchodná jednotka v účtovnom systéme manažéra infraštruktúry, ktorej sa pridávajú náklady v záujme rozdelenia týchto nákladov priamo alebo nepriamo obchodovateľnej službe.

Článok 3

Priame náklady na celosieťovom základe

1. Priame náklady na celosieťovom základe sa vypočítajú ako rozdiel medzi nákladmi na poskytovanie služieb minimálneho prístupového balíka a na prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia na jednej strane a neoprávnenými nákladmi uvedenými v článku 4 na strane druhej.
2. Členský štát môže rozhodnúť, že manažér infraštruktúry uplatňuje na účely výpočtu priamych nákladov na celosieťovom základe uvedených v odseku 1 náklady na efektívne poskytovanie služby.
3. Hodnoty aktív použité na účely výpočtu priamych nákladov na celosieťovom základe musia byť založené na historických hodnotách alebo, ak takéto hodnoty nie sú k dispozícii alebo ak sú súčasné hodnoty nižšie, na súčasných hodnotách. Historické hodnoty aktív sa zakladajú na sumách, ktoré manažér infraštruktúry zaplatil a zdokumentoval v čase nadobudnutia týchto aktív. Pokiaľ bol v prípade odpustenia dlhu celý dlh manažéra infraštruktúry alebo jeho časť prevzatý iným subjektom, musí manažér infraštruktúry znížiť svoju hodnotu aktív a zodpovedajúcich priamych nákladov na celosieťovom základe o príslušnú časť odpusteného dlhu. Odchylne od prvej vety môže manažér infraštruktúry uplatňovať hodnoty vrátane odhadovaných hodnôt alebo súčasných hodnôt alebo reprodukčných hodnôt, ak ich možno transparentne, spoľahlivo a objektívne merať a riadne odôvodniť regulačnému orgánu.
4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 4, a ak manažér infraštruktúry môže transparentne, spoľahlivo a objektívne merať a preukázať okrem iného na základe najlepších medzinárodných postupov, že náklady vznikli priamo prevádzkou vlakových služieb, manažér infraštruktúry môže zahrnúť do výpočtu svojich priamych nákladov na celosieťovom základe najmä tieto náklady:
 - a) náklady na zamestnancov, ktorí sú potrební na to, aby udržali otvorený konkrétny úsek trate, ak žiadateľ požaduje špecifickú prevádzku vlakových služieb plánovanú mimo bežných prevádzkových hodín na tejto trati;
 - b) časť nákladov na výhybkovú infraštruktúru vrátane výhybiek a priecestí, ktorá je vystavená opotrebovaniu prevádzkou vlakových služieb;

- c) časť nákladov na obnovenie a údržbu trolejového drôtu alebo elektrifikovanej tretej koľajnice alebo oboch a podporných zariadení trolejového vedenia, ktoré vznikli priamo ako výsledok prevádzky vlakových služieb;
 - d) náklady na zamestnancov, ktorí sú potrební na prípravu pridelovania vlakových trás a cestovného poriadku, pokiaľ vznikli priamo ako výsledok prevádzky vlakových služieb.
5. Náklady, ktoré sa používajú na výpočet podľa tohto článku, sa zakladajú na platbách, ktoré vykonal alebo predpokladal manažér infraštruktúry. Náklady vypočítané podľa tohto článku sa merajú alebo predpokladajú jednotne na základe údajov z rovnakého obdobia.

Článok 4

Neoprávnené náklady

1. Manažér infraštruktúry nesmie do výpočtu priamych nákladov na celosieťovom základe zahrnúť najmä tieto náklady:
- a) fixné náklady týkajúce sa poskytovania úseku trate, ktoré musí znášať manažér infraštruktúry, a to aj vtedy, keď po ňom nechodia vlaky;
 - b) náklady, ktoré sa netýkajú platieb vykonaných manažérom infraštruktúry. Náklady alebo nákladové strediská, ktoré nie sú priamo spojené s poskytovaním minimálneho prístupového balíka alebo prístupom k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia;
 - c) náklady na nadobudnutie, predaj, demontáž, dekontamináciu, rekultiváciu alebo prenájom pozemkov alebo iného dlhodobého majetku;
 - d) celosieťové režijné náklady vrátane režijných miezd a dôchodkov;
 - e) náklady na financovanie;
 - f) náklady súvisiace s technologickým pokrokom alebo zastarávaním;
 - g) náklady na nehmotný majetok;
 - h) náklady na traťové snímače, traťové komunikačné zariadenia a návěstidla, ak nevznikli priamo prevádzkou vlakových služieb;
 - i) náklady na informačné, netraťové komunikačné zariadenia alebo telekomunikačné zariadenia;
 - j) náklady týkajúce sa jednotlivých prípadov zásahov vyššej moci, nehôd a narušení prevádzky bez toho, aby bol dotknutý článok 35 smernice 2012/34/EÚ;
 - k) náklady na zariadenia na elektrické napájanie pre trakčný prúd, ak nevznikli priamo prevádzkou vlakových služieb. Priame náklady na prevádzku vlakových služieb, pri ktorých sa nepoužíva zariadenie na elektrické napájanie, nesmú zahŕňať náklady na používanie tohto zariadenia;
 - l) náklady týkajúce sa poskytovania informácií uvedených v bode 1 písm. f) prílohy II k smernici 2012/34/EÚ, pokiaľ nevznikli prevádzkou vlakových služieb;
 - m) administratívne náklady, ktoré vznikli na základe režimov diferencovaných poplatkov uvedených v článku 31 ods. 5 a článku 32 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ;
 - n) odpisovanie, ktoré nie je určené na základe skutočného opotrebenia infraštruktúry v dôsledku prevádzky vlakových služieb;
 - o) časť nákladov na údržbu a obnovu civilnej infraštruktúry, ktoré nevznikli priamo prevádzkou vlakových služieb.
2. Ak boli manažérovi infraštruktúry poskytnuté finančné prostriedky na financovanie osobitných investícií do infraštruktúry, ktoré nie je povinný vrátiť, a v prípade, že takéto investície sú zohľadnené pri výpočte priamych nákladov, náklady na tieto investície, bez toho, aby bol dotknutý článok 32 smernice 2012/34/EÚ, nesmú zvýšiť úroveň poplatkov.
3. Náklady vylúčené z výpočtu podľa tohto článku sa merajú alebo predpokladajú na základe obdobia uvedeného v článku 3 ods. 5

Článok 5

Výpočet a modulácia priamych jednotkových nákladov

1. Manažér infraštruktúry vypočítava priemerné priame jednotkové náklady pre celú sieť vydelením priamych nákladov na celosieťovom základe celkovým počtom predpokladaných alebo skutočne najazdených vozidlokilometrov, vlakokilometrov alebo hrubých tonokilometrov.

Alternatívne, ak manažér infraštruktúry preukáže regulačnému orgánu uvedenému v článku 55 smernice 2012/34/EÚ, že hodnoty alebo parametre uvedené v odseku 2 sú výrazne odlišné pre jednotlivé časti jeho siete, a po jej rozdelení na tieto časti, manažér infraštruktúry vypočíta priemerné priame jednotkové náklady na časti svojej siete tak, že priame náklady na tieto časti vydolí celkovým počtom predpokladaných alebo skutočne najazdených vozidlokilometrov, vlakokilometrov alebo hrubých tonokilometrov. Obdobie prognózy sa môže vzťahovať na viaceré roky.

S cieľom vypočítať priemerné priame jednotkové náklady môže manažér infraštruktúry použiť kombináciu vozidlokilometrov, vlakokilometrov alebo hrubých tonokilometrov za predpokladu, že táto metóda výpočtu nezmení priamu príčinnú súvislosť s prevádzkou vlakových služieb. Bez toho, aby bol dotknutý článok 3 ods. 3, môže manažér infraštruktúry uplatňovať výsledné alebo predpokladané náklady.

2. Členské štáty môžu povoliť, aby manažér infraštruktúry moduloval priemerné priame jednotkové náklady s cieľom zohľadniť rôzne úrovne opotrebovania infraštruktúry spôsobené jedným alebo viacerými z týchto parametrov:

- a) dĺžka vlaku a/alebo počet vozidiel vo vlaku;
- b) hmotnosť vlaku;
- c) typ vozidla, najmä jeho neodpružená hmotnosť;
- d) rýchlosť vlaku;
- e) trakčný výkon motorovej jednotky;
- f) zataženie nápravy a/alebo počet náprav;
- g) zaznamenaný počet plochých miest na kolesách alebo účinné používanie zariadení na ochranu proti sklzu kolesa;
- h) pozdĺžna tuhosť vozidiel a horizontálne sily, ktoré majú vplyv na trať;
- i) spotrebovaná a nameraná elektrická energia alebo dynamika zberačov alebo klzných líšt ako parameter spoplatnenia opotrebovania trolejového drôtu alebo elektrickej koľajnice;
- j) parametre trate, najmä polomery;
- k) akékoľvek iné parametre týkajúce sa nákladov, v prípade ktorých môže manažér infraštruktúry regulačnému orgánu preukázať, že hodnoty každého takéhoto parametra vrátane prípadných odchýlok od každého takéhoto parametra sa merajú a zaznamenávajú objektívne.

3. Výsledkom modulácie priamych jednotkových nákladov nesmie byť zvýšenie priamych nákladov na celosieťovom základe, ako sa uvádza v článku 3 ods. 1.

4. Do priamych nákladov, ktoré vznikli prevádzkou týchto vlakových služieb, sa nezahŕňajú dodatočné náklady, ktoré vznikli plánovaným alebo iným odklonom vlakov na podnet manažéra infraštruktúry. Prvá veta sa neuplatňuje, keď manažér infraštruktúry železničnému podniku uhradil tieto dodatočné náklady alebo k odklonu došlo v dôsledku koordinačného procesu v súlade s článkom 46 smernice 2012/34/EÚ.

5. Celkový počet vozidlokilometrov, vlakokilometrov alebo hrubých tonokilometrov alebo ich kombinácia, ktoré sa použili na účely výpočtov podľa tohto článku, sa meria alebo predpokladá na základe referenčného obdobia podľa článku 3 ods. 5.

Článok 6

Modelovanie nákladov

Manažér infraštruktúry môže odchylné od článku 3 ods. 1 a článku 5 ods. 1 prvej vety vypočítavať priame jednotkové náklady prostredníctvom riadne doloženého ekonometrického alebo inžinierskeho modelovania nákladov za predpokladu, že regulačnému orgánu môže preukázať, že priame jednotkové náklady zahŕňajú iba priame náklady, ktoré

vznikli prevádzkou vlakových služieb, a najmä, že nezahŕňajú žiadne náklady uvedené v článku 4. Regulačný orgán môže od manažéra infraštruktúry požadovať, aby na účely porovnania vypočítal priame jednotkové náklady v súlade s článkom 3 ods. 1 a článkom 5 ods. 1 alebo prostredníctvom modelovania nákladov v súlade s prvou vetou.

Článok 7

Zjednodušená kontrola

1. Ak sú priame náklady na celosieťovom základe podľa článku 3 ods. 1 alebo priame náklady vypočítané na základe modelovania podľa článku 6 vynásobené počtom vlakokilometrov, vozidlokilometrov a/alebo hrubých tonokilometrov najazdených v referenčnom období buď nižšie než 15 % celkových nákladov na údržbu a obnovu, alebo sú nižšie než súčet 10 % nákladov na údržbu a 20 % nákladov na obnovu, môže regulačný orgán vykonať kontrolu podľa článku 56 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o výpočet priamych nákladov na celosieťovom základe, zjednodušeným spôsobom. Členské štáty sa môžu rozhodnúť zvýšiť percentuálne podiely uvedené v tomto odseku na nie viac ako dvojnásobok uvedených hodnôt.
2. Regulačný orgán môže akceptovať výpočet priemerných priamych jednotkových nákladov uvedených v článku 5 ods. 1 a modulované priemerné priame jednotkové náklady uvedené v článku 5 ods. 2 a/alebo modelovanie nákladov uvedené v článku 6, na ktoré sa vzťahuje zjednodušená kontrola uvedená v odseku 1 tohto článku, ak priemerné priame náklady na vlakokilometer 1 000-tonového vlaku nie sú vyššie ako 2 EUR (pri cenách a výmenných kurzoch z roku 2005 s použitím vhodného indexu cien).
3. Zjednodušené kontroly uvedené v odsekoch 1 a 2 sa uplatňujú nezávisle od seba. Zjednodušené kontroly sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté články 31 alebo 56 smernice 2012/34/EÚ.
4. Regulačný orgán stanoví podrobnosti týkajúce sa zjednodušenej kontroly.

Článok 8

Prehodnotenie výpočtu

Manažér infraštruktúry pravidelne aktualizuje metódu výpočtu svojich priamych nákladov, okrem iného s prihliadnutím na najlepšie medzinárodné postupy.

Článok 9

Prechodné ustanovenia

Manažér infraštruktúry predloží regulačnému orgánu svoju metódu výpočtu priamych nákladov, a ak je to uplatniteľné, plán postupného zavádzania najneskôr do 3. júla 2017.

Článok 10

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. augusta 2015.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 12. júna 2015

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER