

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/909**z dne 12. junija 2015****o načinih izračunavanja stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja ⁽¹⁾ in zlasti člena 31(3) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Pri izračunu neposrednih stroškov se lahko upošteva potreba po pospešeni obnovi ali vzdrževanju omrežja zaradi intenzivnejše uporabe, vendar le pod pogojem, da so vključeni samo tisti stroški, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa.
- (2) Upravljavci infrastrukture se pri izpolnjevanju svojih obveznosti srečujejo z omejitvami, ki ovirajo učinkovito upravljanje in nadzor stroškov. Zato bi morale imeti države članice možnost, da neposredne stroške določijo na ravni, ki ustreza višini stroškov učinkovitega zagotavljanja storitev.
- (3) Določitev uporabnine za dostop do tirov na ravni, ki ustreza višini stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa, naj upravljavcu infrastrukture pri izvajanju storitve železniškega prometa ne bi prinesla neto finančne izgube ali neto finančne koristi.
- (4) Pretekle vrednosti sredstev bi morale temeljiti na zneskih, ki jih je upravljavec infrastrukture plačal za pridobitev sredstev, pod pogojem, da je za take zneske še naprej odgovoren.
- (5) Upravljavcu infrastrukture ne bi smelo biti dovoljeno, da zahteva povrnitev stroškov naložbe v sredstva, če navedenih stroškov ni dolžan povrniti.
- (6) Ker bi morali načini izračunavanja stroškov, ki nastanejo neposredno zaradi izvajanja storitve železniškega prometa, veljati po vsej Uniji, bi morali biti skladni z obstoječimi sistemi računovodstva za stroške infrastrukture in podatki o stroških, ki jih uporabljajo upravljavci infrastrukture.
- (7) Uporaba napovedanih stroškov in stopenj učinkovitosti v običajnih tržnih pogojih ne bi smela povzročiti višjih neposrednih stroškov, višjih uporabnin za dostop do tirov ali neučinkovite uporabe omrežja. Zato bi bilo treba uporabiti pretekle vrednosti sredstev, trenutne vrednosti pa bi se morale upoštevati le, če pretekle vrednosti niso na voljo ali če so trenutne vrednosti nižje. Alternativno se lahko uporabijo tudi ocenjene ali nadomestitvene vrednosti, napovedani stroški in napovedane stopnje učinkovitosti, vendar le, če upravljavec infrastrukture regulatornemu organu jasno prikaže, kako jih je določil, in dokaže, da jih je določil objektivno.
- (8) Upravljavec infrastrukture bi moral imeti možnost, da v izračun neposrednih stroškov vključi le tiste stroške, za katere lahko objektivno in dosledno dokaže, da so nastali neposredno zaradi izvajanja storitve železniškega prometa. Obraba signalov ob progi in postavljalnic na primer ni odvisna od prometa, zato ne bi smela biti vključena v neposredne stroške ⁽²⁾. Zaradi opravljanja storitve železniškega prometa pa se obrabljajo deli, kot je kreniška infrastruktura, zato bi stroški za takšno infrastrukturo delno morali biti vključeni v neposredne stroške. Na vlakih in infrastrukturi se vse bolj pogosto uporabljajo senzorji, s katerimi bi lahko pridobili dodatne informacije o dejanski obrabi zaradi železniškega prometa.
- (9) Sodišče je izdalo sodbo o izračunu stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa ⁽³⁾. Ta uredba upošteva navedeno sodbo.

⁽¹⁾ ULL 343, 14.12.2012, str. 32.

⁽²⁾ Študija CATRIN predstavlja strnjen pregled različnih študij v zvezi z značilnostmi infrastrukture, ki jih je sedem upravljavcev infrastrukture uporabilo pri ekonometričnih ocenah stroškov za prevoz po železnici. Šest od sedmih upravljavcev infrastrukture upravljanja prometa ali signalizacije ni štelo za pomembni značilnosti za ekonometrične ocene stroškov (glej tabelo 13, rezultat 1 študije CATRIN, str. 40).

⁽³⁾ Sodba Sodišča Evropska Komisija proti Poljski, zadeva C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, točke 82, 83 in 84.

- (10) Oprema za oskrbo z energijo, kot so kabli ali transformatorji, se zaradi izvajanja storitve železniškega prometa običajno ne obrabi. Ti deli niso izpostavljeni trenju ali drugim vplivom izvajanja storitve železniškega prometa. Zato stroški opreme za oskrbo z energijo ne bi smeli biti vključeni v izračun stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa. Vendar vlaki, ki uporabljajo električno vleko, zaradi trenja in električnih obklokov, ki jih povzročajo, obrabljajo stični medij (vozni vod ali elektrificirano tretjo tirnico). Zato se za del stroškov vzdrževanja in obnove teh stičnih medijev lahko šteje, da jih je neposredno povzročilo izvajanje storitve železniškega prometa. Stroški vzdrževanja in obnove drugih sestavnih delov opreme vozni vodov se lahko povečajo neposredno zaradi izvajanja prometa, kar povzroči električne in mehanske obremenitve.
- (11) Glede na konstrukcijske značilnosti lahko uporaba vozil ali železniških prog povzroča različne ravni stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa. Države članice lahko upravljavcem infrastrukture dovolijo, da za upoštevanje takih razlik povprečne neposredne stroške prilagodijo, med drugim v skladu z najboljšo mednarodno prakso.
- (12) Uveljavljeno ekonomsko načelo je, da se z uporabniki, ki temeljijo na mejnih stroških, zagotovi optimalno učinkovitost uporabe razpoložljivih infrastrukturnih zmogljivosti. Zato se lahko upravljavec infrastrukture odloči, da za izračun stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa, uporabi približek mejnih stroškov.
- (13) Poleg tega so bili z najboljšo mednarodno prakso ⁽¹⁾ vzpostavljeni modeli in metode za izračun mejnih stroškov uporabe infrastrukture, na primer ekonometrično ali inženirsko modeliranje. Hkrati se bo najboljša mednarodna praksa še naprej razvijala z nadaljnjimi neodvisnimi analizami in raziskavami (potrjenimi neodvisno od upravljavca infrastrukture, na primer s strani regulatornega organa), tudi tistimi, ki bodo zaradi posebnih značilnosti infrastrukture opravljene za posamezne države članice. Zato bi morala biti upravljavcu infrastrukture za opredelitev neposrednih stroškov, ki nastanejo pri izvajanju storitve železniškega prometa, dovoljena uporaba takih modelov.
- (14) Različne oblike ekonometričnega ali inženirskega modeliranja bi lahko omogočile višjo stopnjo natančnosti pri izračunu neposrednih stroškov ali mejnih stroškov uporabe infrastrukture. Vendar stroškovno modeliranje zahteva višjo raven kakovosti podatkov in strokovnega znanja kot metode, pri katerih se od celotnih stroškov odštejejo nekatere kategorije neupravičenih stroškov. Poleg tega regulatorni organi morda še ne bodo mogli preveriti skladnosti konkretnih izračunov z določbami Direktive 2012/34/EU. Če so te stroške zahteve izpolnjene, bi upravljavec infrastrukture moral imeti pravico, da neposredne stroške izračuna na podlagi ekonometričnega ali inženirskega modeliranja ali kombinacije obeh.
- (15) Regulatorni organi bi morali imeti možnost, da preverijo, ali se različna načela zaračunavanja uporabnin uporabljajo skladno z informacijami, ki so jim jih predložili upravljavci infrastrukture. Zato Priloga IV k Direktivi 2012/34/EU od upravljavcev infrastrukture zahteva, da v programu omrežja podrobno opišejo postopke, pravila in po potrebi lestvice tako glede stroškov kot tudi glede uporabnin.
- (16) V mednarodnih študijah ⁽²⁾ so bile v tesnem sodelovanju z upravljavci infrastrukture izračunane vrednosti neposrednih stroškov na enoto. Čeprav so bile v teh študijah analizirane različne metode, ki se v državah članicah uporabljajo za različne sestave voznega parka in različne destinacije, je bilo ugotovljeno, da so za 1 000-tonski vlak številne vrednosti neposrednih stroškov na vlakovni kilometer nižje od 2 EUR (po cenah iz leta 2005 in menjalnih tečajih z ustreznim indeksom cen). Za zmanjšanje upravnega bremena za regulatorne organe se za izračun neposrednih stroškov, katerih vrednost je pod navedenim pragom, ne bi smela zahtevati enaka stopnja natančnosti.
- (17) Iz različnih razlogov, na primer zaradi rasti produktivnosti, širjenja novih tehnologij ali boljšega razumevanja izvora stroškov, bi bilo treba izračun neposrednih stroškov redno posodabljati in pregledovati, med drugim v skladu z najboljšo mednarodno prakso.
- (18) Prevozniki v železniškem prometu potrebujejo predvidljive sisteme zaračunavanja in imajo razumna pričakovanja glede razvoja uporabnin za infrastrukturo, zato bi moral upravljavec infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu predložiti postopni načrt, po katerem bi se lahko njihove uporabnine po pregledu obstoječih načinov izračunavanja znatno povečale, če tak postopni načrt zahteva regulatorni organ.
- (19) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora iz člena 62(1) Direktive 2012/34/EU –

⁽¹⁾ Rezultat D1 študije CATRIN, opravljene pod vodstvom VTI, marec 2008, str. 37–54 in str. 82–84.

⁽²⁾ Projekt GRACE, ki ga vodi Univerza v Leedsu, rezultat D7 „Generalisation of marginal social cost estimates“, str. 22, 23.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta uredba določa načine izračunavanja stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa, za določanje uporabnin za minimalni paket storitev dostopa in za dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev, iz člena 31(3) Direktive 2012/34/EU.
2. Ta uredba se uporablja brez poseganja v določbe v zvezi s financiranjem infrastrukture ali uravnoteženostjo prihodkov in odhodkov upravljavca infrastrukture iz člena 8 Direktive 2012/34/EU.

Člen 2

Opredelitve pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „neposredni stroški“ pomenijo stroške, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa;
2. „neposredni stroški na enoto“ pomenijo neposredne stroške na vlakovni kilometer, prevoženi kilometer vozila, bruto tonski kilometer vlaka ali kombinacijo teh enot;
3. „stroškovno mesto“ pomeni poslovno enoto v računovodskem sistemu upravljavca infrastrukture, kamor se dodelijo stroški, ki se neposredno ali posredno porazdelijo na tržne storitve.

Člen 3

Neposredni stroški za celotno omrežje

1. Neposredni stroški za celotno omrežje so enaki razliki med stroški za opravljanje storitev minimalnega paketa storitev dostopa in za dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev, na eni strani ter neupravičenimi stroški iz člena 4 na drugi strani.
2. Država članica se lahko odloči, da upravljavec infrastrukture stroške učinkovitega opravljanja storitev uporabi za izračun neposrednih stroškov za celotno omrežje iz odstavka 1.
3. Vrednosti sredstev, ki se uporabljajo za izračun neposrednih stroškov za celotno omrežje, temeljijo na preteklih vrednostih ali, če take vrednosti niso na voljo ali če so trenutne vrednosti nižje, na trenutnih vrednostih. Pretekle vrednosti sredstev temeljijo na plačanih zneskih, ki jih je upravljavec infrastrukture dokumentiral ob pridobitvi. V primeru odpisa dolga, pri čemer ves dolg ali del dolga upravljavca infrastrukture prevzame drug subjekt, upravljavec infrastrukture zadevni del odpisa dolga uporabi za zmanjšanje vrednosti sredstev in ustreznih neposrednih stroškov za celotno omrežje. Z odstopanjem od prve povedi upravljavec infrastrukture lahko uporabi ocenjene, nadomestitvene ali trenutne vrednosti, če jih lahko pregledno, dosledno in objektivno izmeri in ustrezno utemelji regulatornemu organu.
4. Brez poseganja v člen 4 in če upravljavec infrastrukture med drugim na podlagi najboljše mednarodne prakse pregledno, dosledno in objektivno izmeri in dokaže, da so stroški nastali neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa, lahko upravljavec železniške infrastrukture v izračun neposrednih stroškov za celotno omrežje vključi zlasti naslednje stroške:
 - (a) stroške zaposlenih za zasedbo postaj izven rednega delovnega časa, kadar za izjemno zasedbo za potrebe izvajanja posebne storitve železniškega prometa zaprosi prosilec;
 - (b) del stroškov kretniške infrastrukture, vključno s kretnicami in križišči, ki se lahko obrabi zaradi storitve železniškega prometa;

- (c) del stroškov obnove in vzdrževanja voznih vodov, elektrificirane tretje tirnice ali obojega ter podporne opreme za vozne vode, ki nastanejo neposredno zaradi izvajanja storitve železniškega prometa;
 - (d) stroške zaposlenih, zadolženih za dodeljevanje vlakovnih poti in pripravo voznega reda, kolikor ti stroški nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa.
5. Stroški, ki se uporabijo za izračun v skladu s tem členom, temeljijo na plačilih, ki jih izvede ali napove upravljavec infrastrukture. Stroški, izračunani v skladu s tem členom, se izmerijo ali napovejo dosledno na podlagi podatkov iz istega obdobja.

Člen 4

Neupravičeni stroški

1. Upravljavec železniške strukture v izračun neposrednih stroškov za celotno omrežje ne vključi zlasti naslednjih stroškov:
- (a) fiksnih stroškov za oskrbo odseka proge, ki jih mora nositi upravljavec infrastrukture tudi v primeru, ko vlaki ne vozijo po tem odseku;
 - (b) stroškov, ki niso povezani s plačili, ki jih izvede upravljavec infrastrukture. Stroškov ali stroškovnih mest, ki niso neposredno povezani z zagotavljanjem minimalnega paketa storitev dostopa ali z dostopom do infrastrukture, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev;
 - (c) stroškov za nakup, prodajo, demontažo, dekontaminacijo, ponovno kultivacijo ali najem zemljišč oziroma drugih osnovnih sredstev;
 - (d) režijskih stroškov za celotno omrežje, vključno s plačami in pokojninami;
 - (e) stroškov financiranja;
 - (f) stroškov, povezanih s tehnološkim napredkom in zastaranjem;
 - (g) stroškov neopredmetenih sredstev;
 - (h) stroškov senzorjev ob progi, komunikacijske opreme ob progi in opreme za signalizacijo, če ne nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa;
 - (i) stroškov informacij ter komunikacijske ali telekomunikacijske opreme, ki ni nameščena ob progi;
 - (j) stroškov, povezanih s posameznimi primeri višje sile, nesrečami in motnjami v prometu, brez poseganja v člen 35 Direktive 2012/34/EU;
 - (k) stroškov opreme za oskrbo z električno energijo za vlečni tok, če ne nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa. Neposredni stroški izvajanja storitev železniškega prometa, za katere se ne uporablja oprema za oskrbo z električno energijo, ne vključujejo stroškov uporabe opreme za oskrbo z električno energijo;
 - (l) stroškov, povezanih z zagotavljanjem informacij iz točke 1(f) Priloge II k Direktivi 2012/34/EU, razen če so nastali pri izvajanju storitve železniškega prometa;
 - (m) upravnih stroškov, ki nastanejo zaradi shem diferenciranih uporabnin iz členov 31(5) in 32(4) Direktive 2012/34/EU;
 - (n) amortizacije, ki se ne določi na podlagi resnične obrabe infrastrukture zaradi storitve železniškega prometa;
 - (o) tistega dela stroškov vzdrževanja in obnove gradbene infrastrukture, ki ne nastane neposredno zaradi izvajanja storitve železniškega prometa.
2. Če je upravljavec infrastrukture prejel nepovratna sredstva za financiranje posebnih naložb v infrastrukturo in če se take naložbe upoštevajo pri izračunu neposrednih stroškov, brez poseganja v člen 32 Direktive 2012/34/EU stroški, povezani s takimi naložbami, ne smejo povišati uporabnin.
3. Stroški, ki so izvzeti iz izračuna na podlagi tega člena, se izmerijo ali napovejo na podlagi obdobja iz člena 3(5).

Člen 5

Izračun in prilagoditev neposrednih stroškov na enoto

1. Upravljavec infrastrukture izračuna povprečne neposredne stroške na enoto za celotno omrežje tako, da neposredne stroške za celotno omrežje deli s skupnim številom napovedanih ali dejansko opravljenih prevoženih kilometrov vozila, vlakovnih kilometrov ali bruto tonskih kilometrov.

Če pa upravljavec infrastrukture regulatornemu organu iz člena 55 Direktive 2012/34/EU dokaže, da se vrednosti parametrov iz odstavka 2 za različne dele njegovega omrežja zelo razlikujejo, po razdelitvi svojega omrežja na take dele povprečne neposredne stroške na enoto za dele svojega omrežja izračuna tako, da neposredne stroške za te dele deli s skupnim številom napovedanih ali dejansko opravljenih prevoženih kilometrov vozila, vlakovnih kilometrov ali bruto tonskih kilometrov. Obdobje napovedi lahko zajema več let.

Za izračun povprečnih neposrednih stroškov na enoto lahko upravljavec infrastrukture uporabi kombinacijo prevoženih kilometrov vozila, vlakovnih kilometrov ali bruto tonskih kilometrov, če ta metoda izračuna ne spremeni neposredne vzročne povezave z izvajanjem storitve železniškega prometa. Brez poseganja v člen 3(3) lahko upravljavec infrastrukture uporabi realizirane ali predvidene stroške.

2. Države članice lahko upravljavcu infrastrukture dovolijo, da prilagodi povprečne neposredne stroške na enoto tako, da se upoštevajo različne ravni obrabe infrastrukture glede na enega ali več od naslednjih parametrov:

- (a) dolžino vlaka in/ali številom vozil v vlaku;
- (b) maso vlaka;
- (c) tip vozila, zlasti njegovo nevzmeteno maso;
- (d) hitrost vlaka;
- (e) vlečno moč motorne enote;
- (f) osno obremenitev in/ali število osi;
- (g) zabeleženo število ploščatih mest koles ali učinkovito uporabo opreme za preprečevanje zdrsavanja;
- (h) vzdolžno togost vozil in horizontalne sile na tire;
- (i) porabljeno in izmerjeno električno energijo ali dinamiko odjemnikov toka ali kontaktne čeljusti kot parametra za zaračunavanje uporabnin za obrabo voznega voda ali elektrificirane tirnice;
- (j) parametre tira, zlasti polmere;
- (k) druge parametre, povezane s stroški, če lahko upravljavec infrastrukture regulatornemu organu dokaže, da so vrednosti za vsak tak parameter izmerjene in zabeležene objektivno, vključno s spremembami vsakega parametra, če je ustrezno.

3. Prilagoditev neposrednih stroškov na enoto ne povzroči povečanja neposrednih stroškov za celotno omrežje iz člena 3(1).

4. Dodatni stroški zaradi načrtovane ali nenačrtovane preusmeritve vlakov na zahtevo upravljavca infrastrukture se ne vključijo v neposredne stroške, ki nastanejo pri izvajanju teh storitev železniškega prometa. Prva poved se ne uporablja, če upravljavec infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu navedene dodatne stroške povrne ali če preusmeritev nastane v postopku usklajevanja v skladu s členom 46 Direktive 2012/34/EU.

5. Skupno število prevoženih kilometrov vozila, vlakovnih kilometrov, bruto tonskih kilometrov ali kombinacije teh enot, ki se uporabljajo za izračune na podlagi tega člena, se izmeri ali napove na podlagi referenčnega obdobja iz člena 3(5).

Člen 6

Modeliranje stroškov

Z odstopanjem od člena 3(1) in prve poudi člena 5(1) lahko upravljavec infrastrukture neposredne stroške na enoto izračuna z ekonometričnim ali inženirskim modeliranjem stroškov na podlagi trdnih dokazov, če lahko regulatornemu organu dokaže, da neposredni stroški na enoto vključujejo le neposredne stroške, nastale pri izvajanju storitve

železniškega prometa, in zlasti, da ne vključujejo nobenih stroškov iz člena 4. Regulatorni organ lahko od upravljavca infrastrukture zahteva, da za primerjavo neposredne stroške na enoto izračuna v skladu s členom 3(1) in členom 5(1) ali z modeliranjem stroškov v skladu s prvo povedjo.

Člen 7

Poenostavljeno preverjanje

1. Če neposredni stroški za celotno omrežje iz člena 3(1) ali neposredni stroški, izračunani na podlagi prilagajanja iz člena 6, pomnoženi s številom vlakovnih kilometrov, prevoženih kilometrov vozila in/ali bruto tonskih kilometrov, ki so bili opravljeni v referenčnem obdobju, znašajo manj kot 15 % celotnih stroškov vzdrževanja in obnove ali manj od vsote 10 % stroškov vzdrževanja in 20 % stroškov obnove, lahko regulatorni organ preverjanje iz člena 56(2) Direktive 2012/34/EU glede izračuna neposrednih stroškov za celotno omrežje opravi na poenostavljen način. Države članice se lahko odločijo, da povišajo odstotke iz tega odstavka na največ dvakrat višjo vrednost.
2. Regulatorni organ lahko sprejme izračun povprečnih neposrednih stroškov na enoto iz člena 5(1) in prilagojenih povprečnih neposrednih stroškov na enoto iz člena 5(2) in/ali prilagojenih stroškov iz člena 6, za katere se opravi poenostavljeno preverjanje iz odstavka 1 tega člena, če povprečni neposredni stroški na vlakovni kilometer za 1 000-tonski vlak ne znašajo več kot 2 EUR (po cenah iz leta 2005 in menjalnih tečajih z ustreznim indeksom cen).
3. Poenostavljeno preverjanje iz odstavka 1 in poenostavljeno preverjanje iz odstavka 2 se uporabljata neodvisno drugo od drugega. Poenostavljeno preverjanje ne posega v člen 31 ali 56 Direktive 2012/34/EU.
4. Podrobnosti poenostavljenega preverjanja določi regulatorni organ.

Člen 8

Pregled izračuna

Upravljavec infrastrukture redno posodablja metodo izračuna svojih neposrednih stroškov, med drugim ob upoštevanju najboljših mednarodnih praks.

Člen 9

Prehodne določbe

Upravljavec infrastrukture regulatornemu organu svoje metode izračuna neposrednih stroškov in po potrebi postopni načrt predloži najpozneje do 3. julija 2017.

Člen 10

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. avgusta 2015.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 12. junija 2015

Za Komisijo

Predsednik

Jean-Claude JUNCKER