

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2015/909**ze dne 12. června 2015****o způsobech výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/ES ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru ⁽¹⁾, a zejména na čl. 31 odst. 3 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Pro účely výpočtu přímých nákladů může být zohledněna potřeba urychlit obnovu nebo údržbu vyplývající z intenzivnějšího využívání sítě, pokud bude zajištěno, že budou zahrnuty pouze náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy.
- (2) Provozovatelé infrastruktury jsou povinni provozovat síť a zároveň se potýkají s omezeními, která brání účinnému řízení a kontrole nákladů. Členské státy by proto měly mít možnost stanovit přímé náklady na úrovni nákladů na účinné poskytování služeb.
- (3) Poplatek za přístup k trati ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy by neměl být stanoven tak, aby způsobil, že provozovatel infrastruktury v důsledku provozu železniční služby vykáže buď čistou finanční ztrátu, nebo čistý finanční zisk.
- (4) Historické hodnoty aktiv by měly vycházet z částek zaplacených za jejich nabytí provozovatelem infrastruktury za předpokladu, že provozovatel infrastruktury zůstává za tyto částky odpovědný.
- (5) Provozovateli infrastruktury by nemělo být umožněno získat investiční náklady do aktiv zpět, pokud není povinen uvedené náklady splatit.
- (6) Vzhledem k tomu, že způsoby výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy by měly být použitelné v celé Unii, měly by být kompatibilní se stávajícími systémy nákladového účetnictví pro infrastrukturu a údaji o nákladech používanými provozovateli infrastruktury.
- (7) Použití předpokládaných nákladů a úrovní výkonů by nemělo za běžných obchodních podmínek vést k vyšším úrovním přímých nákladů, poplatkům za přístup k trati a tím nakonec k neefektivnímu využívání sítě. Proto by měly být uplatňovány historické hodnoty aktiv, a tržní hodnoty lze zohlednit pouze tehdy, pokud tyto hodnoty nejsou k dispozici, nebo v případě, že jsou tržní hodnoty nižší. Alternativně by mohly být použity odhadované nebo reprodukční hodnoty, předpokládané náklady a předpokládané úrovně výkonů, pokud provozovatel infrastruktury regulačnímu subjektu doloží, jak je stanovil a že je stanovil objektivně.
- (8) Provozovatel infrastruktury by měl smět zahrnout do výpočtu pouze ty náklady ze svých přímých nákladů, u kterých může objektivně a spolehlivě prokázat, že vznikly přímo provozem vlaků. Například opotřebení traťových návěstí nebo stavědel se nemění podle provozu, a proto by nemělo být předmětem poplatku vycházejícího z přímých nákladů ⁽²⁾. Na druhé straně budou části, jako je například infrastruktura výhybek, vystaveny opotřebení provozem železniční dopravy, a proto by měly být zčásti předmětem poplatku vycházejícího z přímých nákladů. Vzhledem k tomu, že se ve vlacích a infrastruktuře stále více používají snímače, mohly by se využít pro získávání dodatečných informací o skutečném opotřebování způsobeném železniční dopravou.
- (9) Soudní dvůr vydal rozsudek pro výpočet přímých nákladů vzniklých provozováním železniční dopravy ⁽³⁾. Toto nařízení bere tento rozsudek v úvahu.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ Studie CATRIN poskytuje přehled různých studií, pokud jde o charakteristiky infrastruktury používané v ekonometrických studiích nákladů na železnici u sedmi provozovatelů infrastruktury v EU. Šest z těchto sedmi provozovatelů infrastruktury nepovažovalo řízení provozu nebo zabezpečení za relevantní charakteristiky pro své ekonometrické nákladové studie (viz tabulka 13, výstup 1 studie CATRIN, s. 40).

⁽³⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci *Komise v. Polsko*, Věc C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, body 82, 83 a 84.

- (10) Elektrická napájecí zařízení, jako jsou kabely nebo transformátory, obvykle provozováním železniční dopravy nepodléhají opotřebování. Nejsou vystaveny tření ani ostatním vlivům způsobeným provozováním železniční dopravy. Proto by tyto náklady na elektrická napájecí zařízení neměly být zahrnuty do výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy. Nicméně pokud vlaky využívají elektrické trakce, opotřebovávají následkem tření a elektrických oblouků, které způsobují, kontaktní médium (trolejový drát nebo elektrifikovanou třetí kolejnici). V důsledku toho by se část nákladů na údržbu a obnovu těchto kontaktních médií mohla považovat za náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy. Náklady na údržbu a obnovu ostatních složek zařízení trolejového vedení se mohou rovněž zvýšit v přímém důsledku dopravních pohybů, které způsobují elektrické a mechanické namáhání.
- (11) Používání vozidel nebo železničních tratí s určitými konstrukčními prvky vede k různým úrovním přímých nákladů vzniklých provozováním železniční dopravy. Členské státy mohou svým provozovatelům infrastruktury povolit, aby upravili průměrné přímé náklady mimo jiné v souladu s osvědčenými mezinárodními postupy tak, aby tyto rozdíly odrážely.
- (12) Zavedenou ekonomickou zásadou je, že optimální efektivní využití dostupné kapacity infrastruktury zajišťují uživatelské poplatky vycházející z mezních nákladů. Proto by provozovatel infrastruktury měl mít možnost se rozhodnout, že pro výpočet nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy použije zástupný indikátor mezních nákladů.
- (13) Kromě toho mezinárodní osvědčené postupy⁽¹⁾ stanovily pro výpočet mezních nákladů na využívání infrastruktury metody a modely, jako je ekonometrické nebo inženýrské modelování. Zároveň se mezinárodní osvědčené postupy budou nadále rozvíjet s tím, jak se budou provádět další nezávislé analýzy a výzkum – ověřené nezávisle na provozovateli infrastruktury, např. regulačním subjektem – včetně analýzy a výzkumu, které mohou být specifické pro jednotlivé členské státy v důsledku specifických charakteristik infrastruktury. Provozovatel infrastruktury by tedy měl mít možnost pro identifikaci přímých nákladů vynaložených na provoz železniční dopravy takové modely používat.
- (14) Různé formy ekonometrického nebo inženýrského modelování by mohly při výpočtu přímých nebo mezních nákladů na použití infrastruktury nabídnout větší přesnost. Nákladové modelování však vyžaduje vyšší úroveň kvality údajů a odborných znalostí než metody založené na odečtení některých nezpůsobitelných kategorií nákladů od úplných nákladů. Kromě toho nemusí být regulační subjekty ještě schopny ověřit, zda je konkrétní výpočet v souladu s ustanoveními směrnice 2012/34/EU. Jestliže jsou tedy tyto vyšší požadavky splněny, měl by provozovatel infrastruktury mít právo počítat přímé náklady na základě ekonometrických nebo inženýrských modelů nebo kombinaci obojího.
- (15) Regulační subjekty by měly být schopny ověřit, zda jsou různé zásady zpoplatňování uplatňovány v souladu s informacemi, které jim poskytl provozovatel infrastruktury. Proto příloha IV směrnice 2012/34/EU vyžaduje, aby provozovatel infrastruktury ve zprávě o síti podrobně popsal metodiku, pravidla a v příslušných případech tabulky, pokud jde o náklady i poplatky.
- (16) V rámci mezinárodních studií⁽²⁾ byly v úzké spolupráci s provozovateli infrastruktury vypočteny hodnoty přímých jednotkových nákladů. Ačkoli uvedené studie analyzovaly různé metody používané v členských státech pro různá složení vozového parku a různé destinace, mnoho hodnot přímých nákladů na vlakový kilometr vlaku o hmotnosti 1 000 tun bylo nižších než 2 EUR (v cenách a směnných kurzech roku 2005 za použití příslušného cenového indexu). Aby se omezila administrativní zátěž regulačních orgánů, neměl by se pro výpočet přímých nákladů, pokud je jejich hodnota nižší než tato úroveň, vyžadovat stejný stupeň podrobnosti.
- (17) Z různých důvodů, jako je růst produktivity, šíření nových technologií nebo lepší porozumění příčinné souvislosti nákladů, by měl být výpočet přímých nákladů aktualizován nebo pravidelně přezkoumáván mimo jiné v souladu s nejlepší mezinárodní praxí.
- (18) Vzhledem k tomu, že železniční podniky potřebují předvídatelné systémy zpoplatňování a mají přiměřená očekávání ohledně vývoje poplatků za infrastrukturu, měl by provozovatel infrastruktury poskytnout zaváděcí plán pro železniční podniky, které provozují vlakové služby, u kterých může dojít ke značnému zvýšení jejich poplatků po přezkumu provádění stávajících způsobů výpočtu, pokud takový zaváděcí plán požaduje regulační subjekt.
- (19) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v čl. 62 odst. 1 směrnice 2012/34/EU,

⁽¹⁾ Dokument D 1 studie CATRIN koordinované subjektem VTI, březen 2008, s. 37–54 a s. 82–84.

⁽²⁾ Projekt GRACE koordinovaný univerzitou v Leedsu, dokument D7 „Zevšeobecnění odhadů sociálních mezních nákladů“, s. 22, 23.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví způsoby výpočtu nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy pro účely stanovení poplatků za minimální přístupový balík a přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb podle čl. 31 odst. 3 směrnice 2012/34/EU.
2. Toto nařízení se použije, aniž jsou dotčena ustanovení týkající se financování infrastruktury nebo vyvážení příjmů a výdajů provozovatele infrastruktury podle článku 8 směrnice 2012/34/EU.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „přímými náklady“ náklady, které jsou přímo vynaloženy na provoz železniční dopravy;
- 2) „přímými jednotkovými náklady“ přímé náklady na vlakový kilometr, vozidlový kilometr, hrubý tunokilometr vlaku nebo kombinaci uvedených;
- 3) „nákladovým střediskem“ provozní jednotka v rámci účetního systému provozovatele infrastruktury, na kterou jsou náklady alokovány z důvodu rozdělení těchto nákladů přímo nebo nepřímo ke komerčním službám.

Článek 3

Přímé náklady na základě celé sítě

1. Přímé náklady na základě celé sítě se vypočítají jako rozdíl mezi náklady na poskytování služeb v rozsahu minimálního přístupového balíku a za přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb na jedné straně a nezpůsobilými náklady uvedenými v článku 4 na straně druhé.
2. Členský stát může rozhodnout, že provozovatel infrastruktury pro účely výpočtu přímých nákladů na základě celé sítě uvedeného v odstavci 1 použije náklady na efektivní poskytování služeb.
3. Hodnoty aktiv použité při výpočtu přímých nákladů na základě celé sítě musí být založeny na historických hodnotách, nebo pokud tyto hodnoty nejsou k dispozici, nebo pokud jsou tržní hodnoty nižší, na tržních hodnotách. Historické hodnoty aktiv vycházejí z částek zaplacených provozovatelem infrastruktury, který je v okamžiku nabytí těchto aktiv dokumentuje. Jestliže v případě odpustění dluhu byly veškeré dluhy provozovatele infrastruktury nebo jejich část převzaty jiným subjektem, musí provozovatel infrastruktury o příslušnou část odpustěného dluhu snížit své hodnoty aktiv a odpovídající přímé náklady na základě celé sítě. Odchylně od první věty může provozovatel infrastruktury použít odhadované hodnoty nebo tržní hodnoty nebo reprodukční hodnoty, pokud je lze transparentně, spolehlivě a objektivně měřit a řádně odůvodnit regulačnímu subjektu.
4. Aniž je dotčen článek 4, pokud může provozovatel infrastruktury transparentně, spolehlivě a objektivně změřit a prokázat, mimo jiné na základě osvědčené mezinárodní praxe, že náklady byly přímo vynaloženy na provoz železniční dopravy, může provozovatel infrastruktury do výpočtu svých přímých nákladů na základě celé sítě zahrnout zejména tyto náklady:
 - a) náklady na zaměstnance nutné pro udržení určitého úseku tratě otevřeného, pokud žadatel požádá o provozování specifické dopravní služby naplánované mimo běžnou otevírací dobu na této trati;
 - b) část nákladů na infrastrukturu výhybek, včetně výhybek a výhybkových konstrukcí, které jsou vystaveny opotřebení provozem železniční dopravy;

- c) část nákladů na obnovu a údržbu trolejového drátu nebo elektrifikované třetí kolejnice nebo obou a nosného zařízení trolejového vedení, které jsou přímo vynaloženy na provoz železniční dopravy;
 - d) náklady na zaměstnance potřebné pro přípravu přidělování tras vlaků a jízdního řádu do té míry, do jaké jsou přímo vynaloženy na provoz železniční dopravy.
5. Náklady použité pro výpočet podle tohoto článku musí vycházet z provedených plateb nebo prognózy provozovatele infrastruktury. Náklady vypočtené podle tohoto článku se měří nebo předpovídají důsledně na základě údajů ze stejného časového období.

Článek 4

Nezpůsobilé náklady

1. Provozovatel infrastruktury nesmí do výpočtu přímých nákladů na základě celé sítě zahrnout zejména tyto náklady:
- a) fixní náklady spojené s poskytováním úseku tratě, které provozovatel infrastruktury musí nést i při neexistenci provozu vlaků;
 - b) náklady, které se nevztahují na platby uskutečněné provozovatelem infrastruktury. Náklady nebo nákladová střediska, které nejsou přímo spojené s poskytováním služeb v rozsahu minimálního přístupového balíku nebo přístupu k infrastruktuře napojení k zařízením služeb;
 - c) náklady na pořízení, prodej, demontáž, dekontaminaci, rekultivaci nebo pronájem pozemků nebo jiných fixních aktiv;
 - d) režijní náklady na celou síť, včetně režijních mezd a důchodů;
 - e) finanční náklady;
 - f) náklady, které se týkají technického pokroku nebo zastarání;
 - g) náklady na pořízení nehmotných aktiv;
 - h) náklady na traťové snímače, traťová komunikační zařízení a zabezpečovací zařízení, pokud nejsou přímo vynaložené na provoz železniční dopravy;
 - i) náklady na informace, netraťová komunikační zařízení nebo telekomunikační zařízení;
 - j) náklady týkající se jednotlivých případů vyšší moci, nehod a narušení služeb, aniž je dotčen článek 35 směrnice 2012/34/EU;
 - k) náklady na elektrická napájecí zařízení trakčního proudu, pokud nejsou přímo vynaložené na provoz železniční dopravy. Přímé náklady na provoz železniční dopravy, u které se nepoužívají elektrická napájecí zařízení, nesmí zahrnovat náklady na využívání elektrických napájecích zařízení;
 - l) náklady spojené s poskytováním informací uvedených v bodě 1 písm. f) přílohy II směrnice 2012/34/EU, pokud nejsou vynaložené na provoz železniční dopravy;
 - m) administrativní náklady vzniklé na základě režimů odstupňovaných poplatků uvedených v čl. 31 odst. 5 a čl. 32 odst. 4 směrnice 2012/34/EU;
 - n) snížení hodnoty, které není určeno na základě skutečného opotřebení infrastruktury v důsledku provozu železniční dopravy;
 - o) část nákladů na údržbu a obnovu civilní infrastruktury, která není přímo vynaložená na provoz železniční dopravy.
2. Pokud provozovatel infrastruktury obdržel finanční prostředky na financování konkrétních investic do infrastruktury, které není povinen splatit, a pokud jsou tyto investice zohledněny ve výpočtu přímých nákladů, nesmí náklady těchto investic zvýšit úroveň poplatků, aniž je dotčen článek 32 směrnice 2012/34/EU.
3. Náklady vyloučené z výpočtu podle tohoto článku se měří nebo předpovídají na základě lhůty uvedené v čl. 3 odst. 5.

Článek 5

Výpočet a modulace přímých jednotkových nákladů

1. Provozovatel infrastruktury musí vypočítat průměrné přímé jednotkové náklady pro celou síť vydělením přímých nákladů na základě celé sítě celkovým počtem předpokládaných, nebo skutečně ujetých vozidlových kilometrů, vlakových kilometrů nebo hrubých tunokilometrů.

Alternativně, pokud provozovatel infrastruktury prokáže regulačnímu subjektu uvedenému v článku 55 směrnice 2012/34/EU, že se hodnoty nebo parametry různých částí jeho sítě uvedené v odstavci 2 výrazně liší, musí provozovatel infrastruktury po rozdělení sítě na tyto části vypočítat průměrné přímé jednotkové náklady pro části sítě vydělením přímých nákladů pro tyto části celkovým počtem předpokládaných, nebo skutečně ujetých vozidlových kilometrů, vlakových kilometrů nebo hrubých tunokilometrů. Období prognózy může pokrývat několik let.

Za účelem výpočtu průměrných přímých jednotkových nákladů může provozovatel infrastruktury použít kombinaci vozidlových kilometrů, vlakových kilometrů nebo hrubých tunokilometrů za předpokladu, že tato metoda výpočtu nemění přímou příčinnou souvislost s provozem železniční dopravy. Aniž je dotčen čl. 3 odst. 3, může provozovatel infrastruktury použít výsledek nebo předpokládané náklady.

2. Členské státy mohou provozovateli infrastruktury povolit, aby upravil průměrné přímé jednotkové náklady, aby byly zohledněny různé úrovně opotřebení infrastruktury na základě jednoho nebo několika z těchto parametrů:

- a) délky vlaku a/nebo počtu vozidel ve vlaku;
- b) hmotnosti vlaku;
- c) typu vozidla, zejména jeho neodpružené hmoty;
- d) rychlosti vlaku;
- e) trakčního výkonu motorizované jednotky;
- f) hmotnosti na nápravu a/nebo počtu náprav;
- g) zaznamenaného počtu plochých míst na kolech nebo účinného využívání zařízení na ochranu proti prokluzování kol;
- h) podélné tuhosti vozidel a horizontálních sil působících na kolej;
- i) spotřebované a naměřené elektrické energie nebo dynamiky pantografů nebo sběracích botek jako parametru pro zpoplatnění opotřebení trolejového drátu nebo elektrické kolejnice;
- j) parametrů koleje, zejména poloměrů;
- k) jakýchkoli dalších parametrů souvisejících s náklady, pokud provozovatel infrastruktury může regulačnímu subjektu prokázat, že hodnoty každého takového parametru, včetně případných změn každého takového parametru, jsou objektivně změřeny a zaznamenány.

3. Úprava přímých jednotkových nákladů nesmí vést ke zvýšení přímých nákladů na základě celé sítě, jak je uvedeno v čl. 3 odst. 1.

4. Dodatečné náklady vzniklé plánovaným nebo jiným odkloněním vlaků z podnětu provozovatele infrastruktury nesmí být zahrnuty do přímých nákladů vynaložených na provoz této železniční dopravy. První věta se nepoužije, pokud jsou železničnímu podniku tyto dodatečné náklady provozovatelem infrastruktury uhrazeny nebo bylo odklonění výsledkem koordinačního postupu v souladu s článkem 46 směrnice 2012/34/EU.

5. Celkový počet vozidlových kilometrů, vlakových kilometrů nebo hrubých tunokilometrů nebo jejich kombinace používaná pro účely výpočtů podle tohoto článku se měří nebo předpovídá na základě referenčního období uvedeného v čl. 3 odst. 5.

Článek 6

Modelování nákladů

Odchylně od čl. 3 odst. 1 a čl. 5 odst. 1 první věty může provozovatel infrastruktury vypočítat přímé jednotkové náklady pomocí spolehlivě prokázaného ekonometrického nebo inženýrského nákladového modelování, pokud může regulačnímu subjektu prokázat, že přímé jednotkové náklady zahrnují pouze přímé náklady vynaložené na provoz

železniční dopravy, a zejména že nezahrnují žádné náklady uvedené v článku 4. Regulační subjekt může požádat provozovatele infrastruktury, aby pro srovnání provedl výpočet přímých jednotkových nákladů v souladu s čl. 3 odst. 1 a čl. 5 odst. 1 nebo pomocí modelování nákladů v souladu s první větou.

Článek 7

Zjednodušená kontrola

1. Pokud jsou přímé náklady na základě celé sítě podle čl. 3 odst. 1 nebo přímé náklady vypočtené na základě modelování uvedené v článku 6, vynásobené počtem vlakových kilometrů, vozidlových kilometrů a/nebo hrubých tunokilometrů ujetých za referenční období, buď nižší než 15 % celkových nákladů na údržbu a obnovu, nebo jsou nižší než součet 10 % nákladů na údržbu a 20 % nákladů na obnovu, může regulační subjekt provádět kontrolu podle čl. 56 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, pokud jde o výpočet přímých nákladů na základě celé sítě, zjednodušeným způsobem. Členské státy mohou rozhodnout, že zvýší procentní podíl uvedený v tomto odstavci na nejvýše dvojnásobek uvedených hodnot.
2. Regulační subjekt může přijmout výpočet průměrných přímých jednotkových nákladů uvedených v čl. 5 odst. 1 a upravené průměrné přímé jednotkové náklady uvedené v čl. 5 odst. 2 a/nebo modelování nákladů uvedené v článku 6, na které se vztahuje zjednodušená kontrola podle odstavce 1 tohoto článku, pokud průměrné přímé náklady na vlakový kilometr vlaku o hmotnosti 1 000 tun činí nejvýše 2 EUR (v cenách a směnných kurzech roku 2005 za použití příslušného cenového indexu).
3. Zjednodušené kontroly uvedené v odstavcích 1 a 2 musí být uplatňovány nezávisle na sobě. Zjednodušenými kontrolami nejsou dotčeny články 31 nebo 56 směrnice 2012/34/EU.
4. Regulační subjekt určí podrobnosti zjednodušené kontroly.

Článek 8

Přezkum výpočtu

Provozovatel infrastruktury musí pravidelně aktualizovat metodu výpočtu svých přímých nákladů, přičemž zohlední mimo jiné mezinárodní osvědčené postupy.

Článek 9

Přechodná ustanovení

Provozovatel infrastruktury musí regulačnímu subjektu předložit svou metodu výpočtu přímých nákladů a v příslušných případech zaváděcí plán nejpozději 3. července 2017.

Článek 10

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Použije se ode dne 1. srpna 2015.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 12. června 2015.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER