

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/909 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Ιουνίου 2015

σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 31 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στον υπολογισμό του άμεσου κόστους είναι δυνατόν να λαμβάνεται υπόψη η αναγκαία ταχεία ανακαίνιση ή συντήρηση εξαιτίας της εντατικότερης χρήσης του δικτύου, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται ότι περιλαμβάνεται μόνον το κόστος που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
- (2) Οι διαχειριστές υποδομής είναι υποχρεωμένοι να λειτουργούν τα δίκτυα, ενώ αντιμετωπίζουν περιορισμούς που παρεμποδίζουν την αποτελεσματική διαχείριση και τον έλεγχο του κόστους. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν το ύψος του άμεσου κόστους σε επίπεδο κατάλληλο για την αποδοτική παροχή υπηρεσιών.
- (3) Ο καθορισμός του τέλους πρόσβασης τροχιάς στο κόστος που προκύπτει απευθείας από τη σιδηροδρομική υπηρεσία δεν πρέπει να προκαλεί στον διαχειριστή υποδομής ούτε καθαρή χρηματοοικονομική ζημία ούτε καθαρό χρηματοοικονομικό κέρδος, ως αποτέλεσμα της λειτουργίας σιδηροδρομικής υπηρεσίας.
- (4) Οι ιστορικές αξίες των στοιχείων ενεργητικού πρέπει να βασίζονται στα ποσά που έχει καταβάλει ο διαχειριστής υποδομής για την απόκτηση των στοιχείων ενεργητικού, υπό την προϋπόθεση ότι τα ποσά αυτά εξακολουθούν να αποτελούν υποχρέωση του διαχειριστή υποδομής.
- (5) Ο διαχειριστής υποδομής δεν πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ανακάτ το κόστος επένδυσης σε στοιχείο του ενεργητικού εφόσον δεν είναι υποχρεωμένος να αποπληρώσει το κόστος αυτό.
- (6) Επειδή ο τρόπος υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών πρέπει να εφαρμόζεται σε όλη την Ένωση, πρέπει να είναι συμβατός με τα υπάρχοντα συστήματα λογιστικής καταγραφής του κόστους των υποδομών και με τα δεδομένα κόστους που εφαρμόζουν οι διαχειριστές υποδομής.
- (7) Η χρήση των προβλέψεων για το κόστος και τα επίπεδα επιδόσεων δεν πρέπει να συνεπάγονται, υπό συνήθεις εμπορικές συνθήκες, υψηλότερο άμεσο κόστος, τέλη πρόσβασης τροχιάς και, εντέλει, μη αποδοτική χρήση του δικτύου. Συνεπώς, πρέπει να εφαρμόζονται οι ιστορικές αξίες των στοιχείων ενεργητικού και μόνον εάν δεν είναι διαθέσιμες οι αξίες αυτές, ή αν οι τρέχουσες αξίες είναι χαμηλότερες, επιτρέπεται να λαμβάνονται υπόψη οι τρέχουσες αξίες. Εναλλακτικά, είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται εκτιμώμενες αξίες ή αξίες αντικατάστασης, το προβλεπόμενο κόστος και τα προβλεπόμενα επίπεδα επιδόσεων υπό την προϋπόθεση ότι ο διαχειριστής υποδομής αιτιολογεί στον ρυθμιστικό φορέα τον τρόπο με τον οποίο προέβη στον καθορισμό τους και ότι ο καθορισμός τους ήταν αντικειμενικός.
- (8) Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να έχει τη δυνατότητα να συμπεριλαμβάνει στον υπολογισμό του οικείου άμεσου κόστους μόνον το κόστος που μπορεί να αποδείξει αντικειμενικά και με βεβαιότητα ότι δεν προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Παραδείγματος χάρη, η φθορά παρατρόχιων σημάτων και χειριστηρίων αλλαγών δεν μεταβάλλεται ανάλογα με την κυκλοφορία και, συνεπώς, δεν πρέπει να καταλογίζεται στη χρέωση με βάση το άμεσο κόστος ⁽²⁾. Αντιθέτως, τα τμήματα που φθείρονται λόγω της λειτουργίας σιδηροδρομικής υπηρεσίας, όπως π.χ. η υποδομή για αλλαγή πορείας, πρέπει επομένως, να καταλογίζονται στη χρέωση στο άμεσο κόστος. Καθώς οι αισθητήρες χρησιμοποιούνται όλο και ευρύτερα στις αμαξοστοιχίες και την υποδομή, θα μπορούσαν να παρέχουν περισσότερες πληροφορίες για την πραγματική φθορά που προξενείται από τη σιδηροδρομική υπηρεσία.
- (9) Το Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση για τον υπολογισμό του άμεσου κόστους που προκύπτει από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας ⁽³⁾. Στον παρόντα κανονισμό λαμβάνεται υπόψη η εν λόγω απόφαση.

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32.

⁽²⁾ Η μελέτη CATRIN παρέχει συνοπτική εικόνα των διάφορων μελετών όσον αφορά τα χαρακτηριστικά της υποδομής που χρησιμοποιούνται σε οικονομετρικές μελέτες κόστους των σιδηροδρόμων επτά διαχειριστών υποδομής της ΕΕ. Έξι από τους επτά διαχειριστές υποδομής δεν έκριναν τη διαχείριση της κυκλοφορίας ή τη σηματοδότηση σημαντικό χαρακτηριστικό για τις οικονομετρικές μελέτες κόστους (βλέπε πίνακα 13 παραδοτέο 1 μελέτη CATRIN, σ. 40).

⁽³⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Επιτροπή κατά Πολωνίας, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, σκέψεις 82, 83 και 84.

- (10) Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός παροχής ισχύος, π.χ. καλώδια ή μετασχηματιστές δεν υφίσταται κατά κανόνα φθορά από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Δεν εκτιμάται ούτε σε τριβή ούτε σε άλλες επιδράσεις από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Συνεπώς, το κόστος προμήθειας ηλεκτρολογικού εξοπλισμού παροχής ισχύος δεν πρέπει να περιλαμβάνεται στον υπολογισμό του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Ωστόσο, οι αμαξοστοιχίες, όταν χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητες μηχανές, φθείρουν το μέσο επαφής (το εναέριο καλώδιο ή τη σιδηροτροχιά τροφοδοσίας) λόγω της τριβής και των ηλεκτρικών εκκενώσεων που δημιουργούνται. Κατά συνέπεια, μέρος του κόστους συντήρησης και ανακαίνισης των εν λόγω μέσων επαφής θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Το κόστος συντήρησης και ανακαίνισης άλλων εναερίων στοιχείων του εξοπλισμού είναι επίσης δυνατόν να αυξάνεται ως άμεσο αποτέλεσμα των κυκλοφοριακών κινήσεων που προκαλούν ηλεκτρική και μηχανική καταπόνηση.
- (11) Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού των χρησιμοποιούμενων οχημάτων ή σιδηροδρομικών γραμμών διαφέρουν τα επίπεδα άμεσου κόστους που προκύπτει από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Τα κράτη μέλη δύναται να επιτρέπουν στους οικείους διαχειριστές υποδομής να διαμορφώνουν το μέσο άμεσο κόστος σύμφωνα, μεταξύ άλλων, με τη βέλτιστη διεθνή πρακτική, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εν λόγω διαφορές.
- (12) Έχει εδραιωθεί η οικονομική θεμελιώδης αρχή ότι τα τέλη χρήστη με βάση το οριακό κόστος εξασφαλίζουν τη βέλτιστη αποδοτική αξιοποίηση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας της υποδομής. Συνεπώς, επιτρέπεται να αποφασίζει ο διαχειριστής υποδομής να χρησιμοποιεί κατά προσέγγιση το οριακό κόστος για τον υπολογισμό του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας.
- (13) Επιπλέον, με τη διεθνή βέλτιστη πρακτική ⁽¹⁾ έχουν καθιερωθεί μέθοδοι και μοντέλα, όπως η οικονομετρική ή η μηχανική μοντελοποίηση, για τον υπολογισμό του οριακού κόστους της χρήσης των υποδομών. Ταυτόχρονα, η διεθνής βέλτιστη πρακτική θα εξακολουθήσει να εξελίσσεται, καθώς συνεχίζονται οι ανεξάρτητες αναλύσεις και έρευνες, οι οποίες επαληθεύονται από φορέα ανεξάρτητο του διαχειριστή υποδομής, όπως από τον ρυθμιστικό φορέα, όπως και οι αναλύσεις και οι έρευνες που ενδέχεται να αφορούν συγκεκριμένο κράτος μέλος λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της υποδομής. Κατά συνέπεια, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιεί τέτοια μοντέλα για να προσδιορίσει το κόστος που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας.
- (14) Διάφορες μορφές οικονομετρικής ή μηχανικής μοντελοποίησης μπορούν ίσως να προσφέρουν μεγαλύτερο βαθμό ακρίβειας στον υπολογισμό του άμεσου κόστους ή του οριακού κόστους της χρήσης της υποδομής. Ωστόσο, για τη μοντελοποίηση του κόστους απαιτείται ποιότητα δεδομένων και εμπειρογνώσια επιπέδου των μεθόδων που βασίζονται στην αφαίρεση ορισμένων μη επιλέξιμων κατηγοριών κόστους από το πλήρες κόστος. Επιπλέον, οι ρυθμιστικοί φορείς δεν είναι ίσως ακόμη σε θέση να επαληθεύουν κατά πόσον ο συγκεκριμένος υπολογισμός ανταποκρίνεται στις διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Κατά συνέπεια, όταν πληρούνται οι εν λόγω αυστηρότερες απαιτήσεις, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να έχει το δικαίωμα να υπολογίζει το άμεσο κόστος με βάση οικονομετρικό ή μηχανικό μοντέλο ή με συνδυασμό τους.
- (15) Οι ρυθμιστικοί φορείς πρέπει να είναι σε θέση να ελέγχουν εάν οι διαφορετικές αρχές χρέωσης εφαρμόζονται σύμφωνα με τις πληροφορίες που τους παρέχει ο διαχειριστής υποδομής. Επομένως, σύμφωνα με το παράρτημα IV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να αναλύει στη δήλωση δικτύου τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, εφόσον χρειάζεται, τις κλίμακες τόσο του κόστους όσο και των τελών.
- (16) Σε διεθνείς μελέτες ⁽²⁾ υπολογίστηκαν οι τιμές του άμεσου μοναδιαίου κόστους, σε στενή συνεργασία με τους διαχειριστές υποδομής. Μολονότι στις μελέτες αυτές αναλύθηκαν διάφορες μέθοδοι που χρησιμοποιούνται στα κράτη μέλη για διαφορετικές συνθέσεις στόλου και διαφορετικούς προορισμούς, διαπιστώθηκε ότι πολλές τιμές του άμεσου κόστους ανά συρμοχιλιόμετρο ήταν χαμηλότερες των 2 ευρώ (σε τιμές και συναλλαγματικές ισοτιμίες του 2005, με χρήση κατάλληλου δείκτη τιμών) ανά συρμοχιλιόμετρο αμαξοστοιχίας 1 000 τόνων. Προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους ρυθμιστικούς φορείς, δεν πρέπει να απαιτείται ο ίδιος βαθμός λεπτομέρειας στον υπολογισμό του άμεσου κόστους, όταν η τιμή του παραμένει κάτω από το επίπεδο αυτό.
- (17) Για διάφορους λόγους π.χ. αύξηση της παραγωγικότητας, διάδοση των νέων τεχνολογιών ή καλύτερη κατανόηση των αιτίων του κόστους ο υπολογισμός του άμεσου κόστους πρέπει να επικαιροποιείται ή να επανεξετάζεται, τακτικά σύμφωνα, μεταξύ άλλων, με τη βέλτιστη διεθνή πρακτική.
- (18) Επειδή οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χρειάζονται προβλέψιμα συστήματα χρέωσης και έχουν εύλογες προσδοκίες από την εξέλιξη των τελών υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να παρέχει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες σχέδιο σταδιακής εφαρμογής, εφόσον ο ρυθμιστικός φορέας απαιτεί τέτοιο σχέδιο σταδιακής εφαρμογής, σύμφωνα με το οποίο τα τέλη τους ενδέχεται να αυξηθούν σημαντικά μετά από επανεξέταση της εφαρμογής των υφιστάμενων τρόπων υπολογισμού.
- (19) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 62 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ,

⁽¹⁾ Παραδοτέο D1 της μελέτης CATRIN, η οποία συντονίστηκε από το VTI, Μάρτιος 2008, σ. 37-54 και σ. 82-84.

⁽²⁾ Έργο GRACE που συντονίζεται από το Πανεπιστήμιο του Leeds, παραδοτέο D7 «Generalisation of marginal social cost estimates», σ. 22, 23.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, με σκοπό τον καθορισμό των τελών για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των διατάξεων που αφορούν τη χρηματοδότηση των υποδομών ή την ισοσκέλιση των εσόδων και των εξόδων του διαχειριστή υποδομής που προβλέπεται στο άρθρο 8 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

- 1) «άμεσο κόστος»: το κόστος που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας·
- 2) «άμεσο μοναδιαίο κόστος»: το άμεσο κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο, οχηματοχιλιόμετρο, μεικτό τόνο ανά χιλιόμετρο αμαξοστοιχίας ή ο συνδυασμός αυτών·
- 3) «κέντρο κόστους»: επιχειρηματική μονάδα στο πλαίσιο του λογιστικού συστήματος του διαχειριστή υποδομής στην οποία κατανέμεται το κόστος για τον άμεσο ή έμμεσο καταλογισμό του σε εμπορεύσιμη υπηρεσία.

Άρθρο 3

Άμεσο κόστος για ολόκληρο το δίκτυο

1. Το άμεσο κόστος για ολόκληρο το δίκτυο υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ, αφενός, του κόστους παροχής υπηρεσιών για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών και, αφετέρου, των μη επιλέξιμων δαπανών που αναφέρονται στο άρθρο 4.
2. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να εφαρμόζει ο διαχειριστής υποδομής το κόστος αποδοτικής παροχής υπηρεσίας για τον υπολογισμό του άμεσου κόστους για ολόκληρο το δίκτυο που προβλέπεται στην παράγραφο 1.
3. Οι αξίες των περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του άμεσου κόστους για ολόκληρο το δίκτυο βασίζονται σε ιστορικές αξίες ή, εφόσον δεν είναι διαθέσιμες ή οι αξίες είναι χαμηλότερες, σε τρέχουσες τιμές. Οι ιστορικές αξίες των στοιχείων του ενεργητικού βασίζονται στα καταβληθέντα ποσά και τεκμηριώνονται από τον διαχειριστή υποδομής κατά την απόκτηση αυτών των περιουσιακών στοιχείων. Σε περίπτωση ελάφρυνσης χρέους, όταν μέρος ή το σύνολο των χρεών του διαχειριστή υποδομής έχει αναλάβει άλλος φορέας, ο διαχειριστής υποδομής κατανέμει το σχετικό τμήμα της ελάφρυνσης του χρέους στη μείωση των αξιών των περιουσιακών στοιχείων και στην αντίστοιχη του άμεσου κόστους για ολόκληρο το δίκτυο. Κατά παρέκκλιση από την πρώτη περίοδο, ο διαχειριστής της υποδομής επιτρέπεται να βασίζεται σε αξίες, όπως οι εκτιμώμενες αξιών ή οι τρέχουσες αξίες ή οι αξίες αντικατάστασης, εφόσον είναι δυνατή η μέτρησή των αξιών αυτών με διαφανή, άρτιο και αντικειμενικό τρόπο και να αιτιολογείται δεόντως στον ρυθμιστικό φορέα.
4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 4 και εάν ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να μετρήσει και να αποδείξει με διαφανή, άρτιο και αντικειμενικό τρόπο βασιζόμενος, μεταξύ άλλων, στη βέλτιστη διεθνή πρακτική ότι το κόστος προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας, ο διαχειριστής υποδομής επιτρέπεται να συμπεριλάβει στον υπολογισμό του άμεσου κόστους για ολόκληρο το δίκτυο τις ακόλουθες συγκεκριμένες δαπάνες:
 - α) το κόστος του προσωπικού που είναι αναγκαίο για να διατηρείται ανοικτό συγκεκριμένο τμήμα γραμμής, εάν αιτών ζητεί να λειτουργεί ειδική προγραμματισμένη σιδηροδρομική υπηρεσία εκτός του κανονικού ωραρίου λειτουργίας της γραμμής αυτής·
 - β) το μέρος του κόστους των στοιχείων υποδομής, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι αλλαγές τροχιάς και οι διασταυρώσεις, που υπόκειται σε φθορά λόγω της σιδηροδρομικής υπηρεσίας·

- γ) το μέρος του κόστους για την ανακαίνιση και τη συντήρηση του εναέριου καλωδίου ή της σιδηροτροχιάς τροφοδοσίας ή και των δύο, και του φέροντος εξοπλισμού εναέριας γραμμής, το οποίο προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικών υπηρεσιών·
- δ) το κόστος του προσωπικού που απαιτείται για την εκπόνηση της κατανομής των χρονοδιαδρόμων και του πίνακα δρομολογίων εφόσον προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας.
5. Το κόστος που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό δυνάμει του παρόντος άρθρου βασίζεται σε πληρωμές που έχει πραγματοποιήσει ή προβλέπει ο διαχειριστής υποδομής. Η μέτρηση ή η πρόβλεψη του κόστους που υπολογίζεται βάσει του παρόντος άρθρου πραγματοποιείται με βάση τα στοιχεία της ίδιας χρονικής περιόδου.

Άρθρο 4

Μη επιλέξιμο κόστος

1. Ο διαχειριστής υποδομής δεν περιλαμβάνει στον υπολογισμό του άμεσου κόστους για ολόκληρο το δίκτυο, συγκεκριμένα, τα ακόλουθα είδη κόστους:
- α) πάγιο κόστος που σχετίζεται με την παροχή τμήματος γραμμής το οποίο αναλαμβάνει ο διαχειριστής υποδομής ακόμη και όταν δεν υπάρχει κίνηση αμαξοστοιχιών·
- β) κόστος που δεν σχετίζεται με πληρωμές που πραγματοποιεί ο διαχειριστής υποδομής. Κόστος ή κέντρα κόστους που δεν σχετίζονται άμεσα με την παροχή της ελάχιστης δέσμης πρόσβασης ή με την παροχή πρόσβασης σε υποδομή σύνδεσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών·
- γ) κόστος για την αγορά, την πώληση, την κατεδάφιση, την απολύμανση, την εκ νέου καλλιέργεια ή τη μίσθωση γαιών ή άλλων πάγιων στοιχείων του ενεργητικού·
- δ) γενικά έξοδα για ολόκληρο το δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των μισθών και των συντάξεων·
- ε) χρηματοδοτικές δαπάνες·
- στ) κόστος που σχετίζεται με την τεχνολογική πρόοδο ή την παλαιότητα·
- ζ) κόστος άυλων περιουσιακών στοιχείων·
- η) κόστος παρατρόχιων αισθητήρων, παρατρόχιου εξοπλισμού επικοινωνίας και εξοπλισμού σηματοδότησης εάν δεν προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας.
- θ) κόστος πληροφόρησης για τον μη παρατρόχιο εξοπλισμό επικοινωνίας ή τον τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό·
- ι) κόστος σχετικό με μεμονωμένα περιστατικά ανωτέρας βίας, ατυχήματα και διακοπές παροχής υπηρεσίας, με την επιφύλαξη του άρθρου 35 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- ια) κόστος ηλεκτρολογικού εξοπλισμού για την παροχή ηλεκτροκίνησης εάν δεν προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Στο άμεσο κόστος λειτουργίας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στις οποίες δεν χρησιμοποιείται ηλεκτρολογικός εξοπλισμός παροχής ρεύματος δεν επιτρέπεται να περιλαμβάνεται το κόστος χρήσης ηλεκτρολογικού εξοπλισμού για την παροχή ηλεκτροκίνησης·
- ιβ) κόστος σχετικό με την παροχή των πληροφοριών που αναφέρονται στο παράρτημα II σημείο 1 στοιχείο στ) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, εκτός αν προκύπτουν απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας·
- ιγ) διοικητικό κόστος που προκύπτει από τα συστήματα διαφοροποιημένων τελών που αναφέρονται στα άρθρα 31 παράγραφος 5 και 32 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- ιδ) αποσβέσεις που δεν καθορίζονται με βάση την πραγματική φθορά της υποδομής λόγω λειτουργίας σιδηροδρομικής υπηρεσίας·
- ιε) το μέρος του κόστους συντήρησης και ανακαίνισης των δημόσιων υποδομών που δεν προκύπτουν απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας.
2. Εάν ο διαχειριστής υποδομής έλαβε χρηματοδότηση για επενδύσεις σε συγκεκριμένες υποδομές την οποία δεν είναι υποχρεωμένος να εξοφλήσει και εφόσον οι εν λόγω επενδύσεις λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό του άμεσου κόστους, το κόστος των επενδύσεων αυτών δεν αυξάνει το ύψος των τελών, με την επιφύλαξη του άρθρου 32 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
3. Η μέτρηση ή η πρόβλεψη κόστους μη συμπεριλαμβανόμενου στον υπολογισμό δυνάμει του παρόντος άρθρου βασίζεται στη χρονική περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 5.

Άρθρο 5

Υπολογισμός και διαμόρφωση των τιμών άμεσου μοναδιαίου κόστους

1. Ο διαχειριστής υποδομής υπολογίζει το μέσο άμεσο μοναδιαίο κόστος για το σύνολο του δικτύου διαιρώντας το άμεσο κόστος για ολόκληρο το δίκτυο διά του συνολικού αριθμού οχηματοχιλιομέτρων, συρμοχιλιομέτρων ή χιλιομέτρων μεικτών τόνων που προβλέπονται ή εκτελούνται πραγματικά.

Εναλλακτικά, εάν ο διαχειριστής υποδομής αποδείξει στον ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ ότι οι τιμές ή οι παράμετροι που αναφέρονται στην παράγραφο 2 διαφέρουν αισθητά σε διαφορετικά τμήματα του δικτύου του, και αφού υποδιαιρέσει το δίκτυό του σε διαφορετικά τμήματα, ο διαχειριστής υποδομής υπολογίζει το μέσο άμεσο μοναδιαίο κόστος για τα τμήματα του δικτύου του διαιρώντας το άμεσο κόστος για τα τμήματα διά του συνολικού αριθμού οχηματοχιλιομέτρων, συρμοχιλιομέτρων ή χιλιομέτρων μεικτών τόνων που προβλέπονται ή εκτελούνται πραγματικά. Η περίοδος πρόβλεψης ενδέχεται να καλύπτει πολλά έτη.

Για τον υπολογισμό του μέσου άμεσου μοναδιαίου κόστους, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να χρησιμοποιήσει συνδυασμό των οχηματοχιλιομέτρων, των συρμοχιλιομέτρων ή των χιλιομέτρων μεικτών τόνων, υπό τον όρο ότι με αυτή τη μέθοδο υπολογισμού δεν μεταβάλλεται η άμεση σχέση αιτιώδους συνέπειας με τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Με την επιφύλαξη του άρθρου 3 παράγραφος 3, ο διαχειριστής υποδομής επιτρέπεται να εφαρμόσει το πραγματικό ή το προβλεπόμενο κόστος.

2. Τα κράτη μέλη δύνανται να επιτρέπουν στον διαχειριστή υποδομής να αυξομειώνει το μέσο άμεσο μοναδιαίο κόστος ώστε να λαμβάνει υπόψη τα διάφορα επίπεδα φθοράς που προκαλούνται στις υποδομές σύμφωνα με μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες παραμέτρους:

- α) μήκος αμαξοστοιχίας και/ή αριθμός οχημάτων στην αμαξοστοιχία·
- β) μάζα της αμαξοστοιχίας·
- γ) τύπος οχήματος, ιδίως η μη αναρτημένη μάζα·
- δ) ταχύτητα αμαξοστοιχίας·
- ε) ελκτική ισχύς της κινητήριας μονάδας·
- στ) βάρος επί του άξονα και/ή αριθμός αξόνων·
- ζ) καταγραφείσες επιπεδώσεις τροχού ή αποτελεσματική χρήση του εξοπλισμού προστασίας από διολίσθηση των τροχών·
- η) διαμήκης ακαμψία των οχημάτων και οριζόντιες δυνάμεις που έχουν αντίκτυπο στην τροχιά·
- θ) κατανάλωση και μέτρηση της ηλεκτρικής ισχύος ή δυναμική των παντογράφων ή των συνδετήρων ηλεκτρικής επαφής ως παράμετρος για τη χρέωση της φθοράς των εναέριων καλωδίων ή του ηλεκτρικού τροχιόδρομου·
- ι) παράμετροι τροχιάς, ιδίως των ακτινών καμπύλης·
- ια) κάθε άλλη παράμετρος σχετιζόμενη με το κόστος εφόσον ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποδείξει στον ρυθμιστικό φορέα ότι η τιμή κάθε παραμέτρου, συμπεριλαμβανομένης της διακύμανσης κάθε σημαντικής παραμέτρου, μετριέται και καταγράφεται με αντικειμενικό τρόπο.

3. Η διαμόρφωση του άμεσου μοναδιαίου κόστους δεν επιφέρει αύξηση του άμεσου κόστους για ολόκληρο το δίκτυο, που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.

4. Πρόσθετες δαπάνες από εκτροπή, προγραμματισμένη ή μη, αμαξοστοιχιών υπ' ευθύνη του διαχειριστή υποδομής δεν περιλαμβάνονται στο άμεσο κόστος που προκύπτει από τη λειτουργία των εν λόγω σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Η πρώτη περίοδος δεν εφαρμόζεται εάν ο διαχειριστής υποδομής επιστρέφει στη σιδηροδρομική επιχείρηση αυτές τις πρόσθετες δαπάνες στις οποίες προέβη ή εάν η εκτροπή προέκυψε από διαδικασία συντονισμού, σύμφωνα με το άρθρο 46 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

5. Ο συνολικός αριθμός οχηματοχιλιομέτρων, συρμοχιλιομέτρων, χιλιομέτρων μεικτών τόνων ή του συνδυασμού αυτών που χρησιμοποιείται για τους σκοπούς των υπολογισμών δυνάμει του παρόντος άρθρου μετριέται ή προβλέπεται με βάση την περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 5.

Άρθρο 6

Μοντελοποίηση του κόστους

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3 παράγραφος 1 και από το πρώτο εδάφιο του άρθρου 5 παράγραφος 1, ο διαχειριστής υποδομής επιτρέπεται να υπολογίζει το άμεσο μοναδιαίο κόστος με οικονομομετρικά ή τεχνικά μοντέλα κόστους, υπό την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποδείξει στον ρυθμιστικό φορέα ότι στο άμεσο μοναδιαίο κόστος περιλαμβάνεται μόνον το άμεσο

κόστος που προκύπτει από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας και, ιδίως, ότι δεν περιλαμβάνεται καμία από τις δαπάνες που αναφέρονται στο άρθρο 4. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής να υπολογίζει για λόγους σύγκρισης το άμεσο μοναδιαίο κόστος σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 και το άρθρο 5 παράγραφος 1 ή με μοντελοποίηση του κόστους σύμφωνα με την πρώτη φράση.

Άρθρο 7

Απλουστευμένος έλεγχος

1. Εάν το άμεσο κόστος για ολόκληρο το δίκτυο που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 ή το άμεσο κόστος που υπολογίζεται με βάση τη μοντελοποίηση που αναφέρεται στο άρθρο 6 πολλαπλασιαζόμενο επί τον αριθμό συρμοχιλιομέτρων, των οχηματοχιλιομέτρων και/ή των χιλιομέτρων μεικτών τόνων, που διανύθηκαν κατά την περίοδο αναφοράς αντιστοιχεί είτε σε λιγότερο του 15 % του συνολικού κόστους συντήρησης και ανακαίνισης, είτε σε λιγότερο του 10 % του αθροίσματος του κόστους συντήρησης και ανακαίνισης και του 20 % του κόστους ανακαίνισης, ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να διενεργήσει τον έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 56 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τον απλουστευμένο υπολογισμό του άμεσου κόστους για ολόκληρο το δίκτυο. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να διπλασιάσουν κατ' ανώτατο όριο τα ποσοστά που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο ως προς τις αναφερόμενες τιμές.
2. Ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να δεχτεί τον υπολογισμό του μέσου άμεσου μοναδιαίου κόστους που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 και το αυξομειούμενο μέσο άμεσο μοναδιαίο κόστος που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 και/ή στην αναφερόμενη στο άρθρο 6 μοντελοποίηση που υπόκειται σε απλουστευμένο έλεγχο κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εάν το μέσο άμεσο κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο αμαξοστοιχίας 1 000 τόνων δεν υπερβαίνει τα 2 ευρώ (σε τιμές και συναλλαγματικές ισοτιμίες του 2005, με τη χρήση κατάλληλου δείκτη τιμών).
3. Οι απλουστευμένοι έλεγχοι που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 εφαρμόζονται ανεξάρτητα ο ένας από τον άλλο. Οι απλουστευμένοι έλεγχοι εφαρμόζονται με την επιφύλαξη του άρθρου 31 ή του άρθρου 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
4. Ο ρυθμιστικός φορέας καθορίζει όλες τις λεπτομέρειες του απλουστευμένου ελέγχου.

Άρθρο 8

Επανεξέταση του υπολογισμού

Ο διαχειριστής υποδομής επικαιροποιεί τακτικά τη μέθοδο υπολογισμού του οικείου άμεσου κόστους, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τη βέλτιστη διεθνή πρακτική.

Άρθρο 9

Μεταβατικές διατάξεις

Ο διαχειριστής υποδομής υποβάλλει την οικεία μέθοδο υπολογισμού του άμεσου κόστους στον ρυθμιστικό φορέα και, κατά περίπτωση, του υποβάλλει σχέδιο σταδιακής εφαρμογής το αργότερο στις 3 Ιουλίου 2017.

Άρθρο 10

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Αυγούστου 2015.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 12 Ιουνίου 2015.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER