

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2015/909,**annettu 12 päivänä kesäkuuta 2015,****rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten yksityiskohtaisista laskentasäännöistä****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 31 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Suoria kustannuksia laskettaessa voidaan ottaa huomioon se, että rataverkkoa joudutaan uudistamaan tai kunnostamaan nopeammassa tahdissa sen tehokkaamman käytön vuoksi. Tämä edellyttää kuitenkin sen varmistamista, että laskentaan sisällytetään ainoastaan ne kustannukset, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.
- (2) Rataverkkojen toiminnasta vastaavat rataverkon haltijat kärsivät rajoituksista, jotka haittaavat tehokasta hallintoa ja kustannusten hallintaa. Siksi jäsenvaltioiden olisi voitava asettaa suorat kustannukset tasolle, joka vastaa tehokkaan palveluntarjonnan kustannuksia.
- (3) Radan käyttöoikeusmaksujen kytkemisestä kustannuksiin, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteestä, ei pitäisi aiheutua rataverkon haltijalle taloudellista nettomenetystä tai nettovoittoa rautatieliikenteen harjoittamisen vuoksi.
- (4) Omaisuuden alkuperäisten arvojen olisi määräydyttävä sen perusteella, minkä hinnan rataverkon haltija on maksanut kyseisen omaisuuden hankinnasta, jos rataverkon haltija on edelleen vastuussa kyseisistä määristä.
- (5) Rataverkon haltijalla ei saisi olla oikeutta kattaa investointikustannuksia, jos se ei ole velvollinen maksamaan takaisin kyseisiä kustannuksia.
- (6) Koska rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten yksityiskohtaisia laskentasääntöjä olisi sovellettava kaikkialla unionissa, niiden olisi oltava yhteensopivia rataverkon haltijoiden soveltamien rataverkkokustannusten laskemista koskevien kustannuslaskentajärjestelmien ja kustannustietojen kanssa.
- (7) Kustannus- ja suoritustasoennusteiden käyttö ei saisi tavanomaisissa liiketoimintaolosuhteissa nostaa suoria kustannuksia ja ratojen käyttömaksuja eikä siten heikentää verkon tehokasta käyttöä. Siksi olisi sovellettava omaisuuden alkuperäisiä arvoja, ja käyvät arvot voitaisiin ottaa huomioon ainoastaan, jos aiempia arvoja ei ole saatavilla tai jos käyvät arvot ovat alemmat. Vaihtoehtoisesti voitaisiin käyttää arvioituja arvoja tai jälleenhankinta-arvoja, kustannusarvioita ja suoritustasoarvioita, jos rataverkon haltija voi osoittaa sääntelyelimelle niiden määrittämismenetelmän ja sen, että ne on määritetty objektiivisesti.
- (8) Rataverkon haltija saisi sisällyttää suorien kustannustensa laskentaan ainoastaan ne kustannukset, joiden osalta se voi objektiivisesti ja luotettavasti osoittaa, että ne aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta. Esimerkiksi radanvarren opastinten ja asetinlaitteiden kuluminen ei riipu liikennemääristä, mistä syystä niihin ei pitäisi soveltaa suoriin kustannuksiin perustuvaa maksua ⁽²⁾. Toisaalta taas tiettyihin osiin, kuten vaihteisiin, jotka altistuvat kulumiselle rautatieliikenteen harjoittamisen vuoksi, olisi osittain sovellettava suoriin kustannuksiin perustuvaa maksua. Koska junissa ja rataverkossa käytetään aiempaa enemmän antureita, niiden avulla voitaisiin saada lisätietoa rautatieliikenteen aiheuttamasta tosiasiallisesta kulumisesta.
- (9) Unionin tuomioistuin on antanut tuomion rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvien suorien kustannusten laskemisesta ⁽³⁾. Kyseinen tuomio otetaan huomioon tässä asetuksessa.

⁽¹⁾ EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ CATRIN-tutkimus sisältää eri tutkimuksista koostuvan tiivistelmän rataverkon ominaisuuksista, joita käytetään unionin seitsemän rataverkon haltijan ekonometrisissä selvityksissä rautatieliikenteen kustannuksista. Kuusi seitsemästä rataverkon haltijasta ei pidä liikenteen hallintaa ja merkinantoa merkityksellisenä ekonometrisen kustannus selvityksensä kannalta (ks. CATRIN-tutkimus, taulukko 13, tulos 1, s. 40).

⁽³⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio, asia C-512/10, komissio v. Puola, ECLI:EU:C:2013:338, 82, 83 ja 84 kohta.

- (10) Sähkönsyöttölaitteet, kuten kaapelit tai muuntajat, eivät yleensä kulu rautatieliikenteen harjoittamisen vuoksi. Ne eivät myöskään altistu hankaukselle eivätkä muille rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuville vaikutuksille. Siksi näitä sähkönsyöttölaitteiden kustannuksia ei pitäisi ottaa huomioon laskettaessa kustannuksia, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta. Sähköä käyttövoimana käyttävät junat aiheuttavat kuitenkin hankauksen ja sähkövalokaariensa vuoksi kosketuspinta (ajolanka tai virtakisko) kulumista. Näin ollen osa näiden kosketuspintojen kunnossapito- ja uusimiskustannuksista voidaan kytkeä suoraan rautatieliikenteen harjoittamiseen. Myös ratajohtolaitteiden muut osat voivat kuluu junan liikkeen aiheuttaman sähköisen ja mekaanisen rasituksen vuoksi, mistä voi aiheutua suoraan kunnossapito- ja uusimiskustannuksia.
- (11) Rautatieliikenteestä aiheutuvien suorien kustannusten suuruus vaihtelee käytettävien kalustoyksiköiden tai ratojen ominaisuuksien mukaan. Näiden erojen huomioon ottamiseksi jäsenvaltiot voivat sallia, että rataverkon haltijat eriyttävät keskimääräiset suorat kustannukset, esimerkiksi parhaiden kansainvälisten käytäntöjen mukaisesti.
- (12) Vakiintuneen talousperiaatteen mukaan rataverkkokapasiteetin mahdollisimman tehokas käyttö varmistetaan rajakustannuksiin perustuvilla käyttömaksuilla. Näin ollen rataverkon haltija voi päättää arvioida kustannukset, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, rajakustannusten perusteella.
- (13) Lisäksi parhaiden kansainvälisten käytäntöjen⁽¹⁾ mukaisilla menetelmillä ja malleilla, kuten ekonometrisellä tai teknisellä mallinnuksella, voidaan laskea rataverkon käytöstä aiheutuvat rajakustannukset. Kansainvälisten käytäntöjen kehittäminen etenee sitä mukaa kuin toteutetaan uusia riippumattomia analyysejä ja tutkimuksia. Todentamisesta vastaa rataverkon haltijasta riippumaton elin, esimerkiksi sääntelyelin. Tämä koskee myös sellaisia analyysejä ja tutkimuksia, jotka koskevat yksittäistä jäsenvaltiota tiettyine rataverkon ominaisuuksineen. Siksi rataverkon haltijan olisi voitava määrittää tällaisten mallien avulla kustannukset, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.
- (14) Rataverkon käytöstä aiheutuvat suorat kustannukset tai rajakustannukset voidaan laskea tarkemmin erilaisten ekonometrisen tai teknisen mallinnuksen muotojen avulla. Kustannusten mallintaminen edellyttää kuitenkin laadukkaampia tietoja ja parempaa asiantuntemusta kuin menetelmät, joissa kokonaiskustannuksista vähennetään tiettyjä kustannusluokkia, joita ei oteta huomioon. Lisäksi sääntelyelimet eivät välttämättä vielä kykene arvioimaan, noudatetaanko konkreettisissa laskelmissa direktiivin 2012/34/EU säännöksiä. Näin ollen rataverkon haltijan olisi näiden tiukempien vaatimusten täytyessä voitava laskea suorat kustannukset ekonometrisen tai teknisen mallinnuksen taikka näiden yhdistelmän avulla.
- (15) Sääntelyelinten olisi rataverkon haltijan toimittamien tietojen perusteella voitava tarkistaa, sovelletaanko erilaisia maksuperiaatteita johdonmukaisesti. Siksi rataverkon haltijan on direktiivin 2012/34/EU liitteen IV mukaan täsmennettävä verkkoselostuksessaan kustannusten ja maksujen määrittämisessä käytetty menetelmä, säännöt ja tarvittaessa taulukko.
- (16) Suorien yksikkökustannusten arvot on laskettu kansainvälisissä tutkimuksissa⁽²⁾ tiiviissä yhteistyössä rataverkon haltijoiden kanssa. Vaikka näissä tutkimuksissa on analysoitu erilaisia menetelmiä, joita jäsenvaltioissa sovelletaan eri kalustoyhdistelmiin ja määrääsemiin, monet suorien kustannusten arvot olivat junakilometriä kohden 1 000 tonnin painoisen junan osalta alle 2 euroa (vuoden 2005 hinnat ja valuuttakurssit käyttäen asianmukaista hintaindeksiä). Jotta voidaan vähentää sääntelyelinten hallinnollista rasitetta, samaa tarkkuutta ei pitäisi vaatia tämän tason alle jäävien suorien kustannusten laskemiselta.
- (17) Suorien kustannusten laskemista olisi mukautettava tai tarkistettava säännöllisesti, muun muassa parhaiden kansainvälisten käytäntöjen mukaisesti, tuottavuuden parantamisen, uuden teknologian käyttöönoton tai kustannusten alkuperän paremman ymmärtämisen kaltaisista syistä.
- (18) Rautatieyritykset tarvitsevat ennakoitavia maksujärjestelmiä ja kohtuullisia näkyviä rataverkkomaksujen kehittämisen osalta. Siksi rataverkon haltijan olisi sääntelyelimen pyynnöstä laadittava vaiheittainen suunnitelma rautatieliikennettä harjoittaville rautatieyrityksille, joiden maksut saattavat nousta huomattavasti, jos nykyistä laskentatapaa tarkistetaan.
- (19) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat direktiivin 2012/34/EU 62 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen komitean lausunnon mukaiset,

⁽¹⁾ CATRIN-tutkimus, tulos D1, koordinoija VTI, maaliskuu 2008, s. 37–54 ja s. 82–84.

⁽²⁾ GRACE-hanke, koordinoija University of Leeds, tulos D7 "Generalisation of marginal social cost estimates", s. 22–23.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten yksityiskohtaiset laskentasäännöt, jotta voidaan määrittää vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista perittävät maksut.
2. Tällä asetuksella ei rajoiteta direktiivin 2012/34/EU 8 artiklassa vahvistettujen rataverkon haltijan rahoittamista tai tulojen ja menojen tasapainoa koskevien säännösten soveltamista.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) 'suorilla kustannuksilla' kustannuksia, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta;
- 2) 'suorilla yksikkökustannuksilla' suoria kustannuksia junakilometriä, veturikilometriä, junan bruttotonnikilometriä tai näiden yhdistelmää kohden;
- 3) 'kustannuspaikalla' rataverkon haltijan kirjanpitojärjestelmään kuuluvaa liiketoimintayksikköä, jossa suoriksi tai välillisiksi eriteltyt kustannukset kohdennetaan markkinoitavaan palveluun.

3 artikla

Koko verkon laajuiset suorat kustannukset

1. Koko verkon laajuiset suorat kustannukset ovat erotus toisaalta vähimmäiskäyttömahdollisuuksien palvelujen tarjoamisesta ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista aiheutuvien kustannusten sekä toisaalta 4 artiklassa tarkoitettujen muiden kuin huomioon otettavien kustannusten välillä.
2. Jäsenvaltio voi päättää, että rataverkon haltijan on määritettävä 1 kohdassa tarkoitettujen koko verkon laajuiset suorat kustannukset tehokkaan palvelutarjonnan kustannusten periaatteen mukaisesti.
3. Koko verkon laajuisten suorien kustannusten laskennassa huomioon otettavien omaisuuden arvojen on perustuttava alkuperäisiin arvoihin tai, jos tällaisia arvoja ei ole saatavilla tai jos käyvät arvot ovat alemmat, käypiin arvoihin. Omaisuuden alkuperäisten arvojen on perustuttava hintaan, jonka rataverkon haltija on maksanut ja dokumentoinut kyseisen omaisuuden hankintahetkellä. Velkahelpotuksen tapauksessa, jossa muu yksikkö ottaa vastatakseen rataverkon haltijan velat kokonaan tai osittain, rataverkon haltijan on käytettävä vastaava osa velkahelpotuksesta omaisuutensa arvon ja vastaavien koko verkon laajuisten suorien kustannusten alentamiseen. Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä virkkeessä säädetään, rataverkon haltija voi soveltaa arvoja, mukaan lukien arvioidut arvot, käyvät arvot tai jälleenhankinta-arvot, jos se voi osoittaa sääntelyelimelle, että arvot on määritetty ja perusteltu läpinäkyvästi, luotettavasti ja objektiivisesti.
4. Rajoittamatta 4 artiklan soveltamista ja jos rataverkon haltija voi, muun muassa parhaiden kansainvälisten käytäntöjen perusteella, määrittää ja osoittaa läpinäkyvästi, luotettavasti ja objektiivisesti, että kustannukset aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, rataverkon haltija voi ottaa koko verkon laajuisten suorien kustannusten laskennassa huomioon erityisesti seuraavat kustannukset:
 - a) sellaisen henkilöstön kustannukset, jota tarvitaan tietyn rataosuuden pitämiseen saatavilla, jos jokin toiminnanharjoittaja pyytää saada harjoittaa erityistä rautatieliikennettä kyseisen rataosuuden tavanomaisten liikennöinti-aikojen ulkopuolella;
 - b) rautatiepalvelujen vuoksi kulumiselle altistuvien vaihteiden, mukaan lukien yksinkertaiset vaihteet, risteysvaihteet ja raideristeykset, kustannusosuus;

- c) ajolangan tai virtakiskon taikka molempien ja kannattavien ratajohtolaitteiden uusimisen tai kunnossapidon kustannusosuus, joka aiheutuu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta;
- d) sellaisen henkilöstön kustannukset, jota tarvitaan junareittien jakamiseen ja aikataulun laatimiseen, jos ne ovat aiheutuneet suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.
5. Tämän artiklan nojalla laskentaan sovellettavien kustannusten on perustuttava rataverkon haltijan suorittamiin tai arvioimiin maksuihin. Tämän artiklan nojalla laskettavat kustannukset on määritettävä tai arvioitava johdonmukaisesti samalta viitekaudelta saatujen tietojen perusteella.

4 artikla

Muut kuin huomioon otettavat kustannukset

1. Koko verkon laajuisia suoria kustannuksia laskettaessa rataverkon haltija ei saa ottaa huomioon seuraavia kustannuksia:
- a) tietyn rataosuuden tarjontaan liittyvät kiinteät kustannukset, joista rataverkon haltijan on vastattava myös silloin, kun rautatieliikennettä ei ole;
 - b) kustannukset, jotka eivät liity rataverkon haltijan suorittamiin maksuihin. Kustannukset tai kustannuspaikat, jotka eivät liity suoraan vähimmäiskäyttömahdollisuuksien tai palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksien tarjontaan;
 - c) kustannukset, jotka aiheutuvat maan ja muun kiinteän omaisuuden hankinnasta, myynnistä, purkamisesta, puhdistuksesta, uudelleenistutuksista tai vuokraamisesta;
 - d) koko verkkoa koskevat yleiskustannukset, mukaan lukien palkka- ja eläkekulut;
 - e) rahoituskustannukset;
 - f) kustannukset, jotka liittyvät tekniikan edistykseen tai vanhentumiseen;
 - g) aineettoman omaisuuden kustannukset;
 - h) radanvarren anturien, radanvarren viestintälaitteiden ja merkinantolaitteiston kustannukset, jotka eivät aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta;
 - i) informaatiolaitteiden, muiden kuin radanvarren viestintälaitteiden tai televiestintälaitteiston kustannukset;
 - j) yksittäiseen ylivoimaiseen esteeseen, onnettomuuteen ja palveluhäiriöön liittyvät kustannukset, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 35 artiklan soveltamista;
 - k) sähkönsyöttölaitteiston kustannukset, jotka eivät aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta. Sellaisen rautatieliikenteen suoriin kustannuksiin, jossa ei käytetä sähkönsyöttölaitteistoa, ei saa sisältyä sähkönsyöttölaitteiston käyttökustannuksia;
 - l) kustannukset, jotka liittyvät direktiivin 2012/34/EU liitteessä II olevan 1 kohdan f alakohdassa mainittujen tietojen toimittamiseen, paitsi jos ne aiheutuvat rautatieliikenteen harjoittamisesta;
 - m) hallintokustannukset, jotka aiheutuvat direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 5 kohdassa ja 32 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuista eriytettyjen maksujen järjestelmästä;
 - n) poistot, jotka eivät määräydy rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvan, rataverkon tosiasiallisen kulumisen perusteella;
 - o) rakennusteknisen infrastruktuurin kunnossapitoon ja uusimiseen liittyvä kustannusosuus, joka ei aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.
2. Jos rataverkon haltija saa erityisiä infrastruktuuri-investointeja varten rahoitusta, jota se ei ole velvollinen maksamaan takaisin, ja jos tällaiset investoinnit otetaan huomioon suoria kustannuksia laskettaessa, investoinnit eivät saa nostaa maksuja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan soveltamista.
3. Kustannukset, joita tämän artiklan nojalla ei saa ottaa huomioon laskennassa, on määritettävä tai arvioitava 3 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun viitekauden perusteella.

5 artikla

Suorien yksikkökustannusten laskeminen ja eriyttäminen

1. Rataverkon haltijan on laskettava keskimääräiset suorat yksikkökustannukset koko verkolle jakamalla koko verkon laajuiset suorat kustannukset tosiasiallisten tai arvioitujen veturikilometrien, junakilometrien tai bruttotonnikilometrien kokonaismäärällä.

Vaihtoehtoisesti jos rataverkon haltija osoittaa direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa tarkoitetulle sääntelyelimelle, että 2 kohdassa mainitut arvot tai muuttujat eroavat toisistaan merkittävästi verkon eri osissa, jaettuun verkon tällaisiin erillisiin osiin rataverkon haltija voi laskea keskimääräiset suorat yksikkökustannukset verkon eri osille jakamalla näiden osien suorat kustannukset tosiasiallisten tai arvioitujen veturikilometrien, junakilometrien tai bruttotonnikilometrien kokonaismäärällä. Arvion aikajänne voi olla useita vuosia.

Rataverkon haltija voi laskea keskimääräiset suorat yksikkökustannukset veturikilometrien, junakilometrien tai bruttotonnikilometrien yhdistelmän avulla, kunhan tämä laskentamenetelmä ei vaikuta suoraan kausaalisuhteeseen rautatie liikenteen harjoittamisen kanssa. Rataverkon haltija voi soveltaa tosiasiallisia tai arvioituja kustannuksia, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 artiklan 3 kohdan soveltamista.

2. Jäsenvaltiot voivat sallia, että rataverkon haltija eriyttää keskimääräiset suorat yksikkökustannukset eriasteista rataverkon kulumista aiheuttavan yhden tai useamman seuraavan muuttujan perusteella:

- a) junan pituus ja/tai kalustoyksiköiden lukumäärä junassa;
- b) junan massa;
- c) kalustoyksikkötyyppi, erityisesti sen jousittamaton massa;
- d) ajonopeus;
- e) moottorin vetokyky;
- f) akselipaino ja/tai akselien lukumäärä;
- g) lovipyörien kirjattu lukumäärä tai luistonestolaitteiden tosiasiallinen käyttö;
- h) kalustoyksiköiden pituussuuntainen jäykkyys ja rataan vaikuttavat vaakasuuntaiset voimat;
- i) käytetty ja mitattu sähköenergia taikka virroittimien tai niiden kontaktiosien dynamiikka muuttujana, jonka avulla ajolangan tai virtakiskon kulumisesta voidaan veloittaa;
- j) radan muuttujat, erityisesti säteet;
- k) muut kustannuksiin liittyvät muuttujat, joiden osalta rataverkon haltija voi osoittaa sääntelyelimelle, että kunkin muuttujan arvo, mukaan lukien mahdollinen vaihtelu kussakin tällaisessa muuttujassa, on määritetty ja kirjattu objektiivisesti.

3. Suorien yksikkökustannusten eriyttäminen ei saa nostaa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja koko verkon laajuisia suoria kustannuksia.

4. Rataverkon haltijan tekemistä suunnitelmanmukaisista tai muista reittimuutoksista johtuvia lisäkustannuksia ei saa sisällyttää kustannuksiin, jotka aiheutuvat suoraan kyseisen rautatieliikenteen harjoittamisesta. Ensimmäistä virkettä ei sovelleta, jos rataverkon haltija korvaa rautatieyrityksille lisäkustannukset tai jos reittimuutos on seurausta direktiivin 2012/34/EU 46 artiklan mukaisesta yhteensovittamismenettelystä.

5. Tämän artiklan mukaisesti tehdyissä laskelmissa käytettävien veturikilometrien, junakilometrien, bruttotonnikilometrien taikka näiden yhdistelmän kokonaismäärä on määritettävä tai arvioitava 3 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun viitekauden perusteella.

6 artikla

Kustannusmallinnus

Poiketen siitä, mitä 3 artiklan 1 kohdassa ja 5 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä virkkeessä säädetään, rataverkon haltija voi laskea suorat yksikkökustannukset vankkaan näyttöön perustuvan ekonometrisen tai teknisen kustannusmallinnuksen avulla, jos se voi osoittaa sääntelyelimelle, että suoriin yksikkökustannuksiin sisältyy ainoastaan sellaisia

kustannuksia, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, ja erityisesti, ettei niihin sisälly mitään 4 artiklassa tarkoitetuista kustannuksista. Vertailua varten sääntelyelin voi pyytää rataverkon haltijaa laskemaan suorat yksikkökustannukset 3 artiklan 1 kohdan ja 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti tai ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettujen kustannusmallinnuksen avulla.

7 artikla

Yksinkertaistettu valvonta

1. Jos 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen koko verkon laajuiset suorat kustannukset tai 6 artiklassa tarkoitettujen mallinnuksen avulla lasketut suorat kustannukset, jotka on kerrottu viitekaudella suoritettujen junakilometrien, veturikilometrien ja/tai bruttotonnikilometrien lukumäärällä, ovat joko alle 15 prosenttia kunnossapitoon ja uusimiseen liittyvistä kokonaiskustannuksista tai alle summan, joka saadaan laskemalla yhteen 10 prosenttia kunnossapitokustannuksista ja 20 prosenttia uusimiskustannuksista, sääntelyelin voi toteuttaa koko verkon laajuisien suorien kustannusten laskentaa koskevan, direktiivin 2012/34/EU 56 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan yksinkertaistetusti. Jäsenvaltiot voivat päättää nostaa tässä kohdassa mainittuja prosenttimääriä enintään kaksinkertaisiksi.
2. Sääntelyelin voi antaa hyväksyntänsä 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle keskimääräisten suorien yksikkökustannusten laskennalle, 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulle eriytettyjen keskimääräisten suorien yksikkökustannusten laskennalle ja/tai 6 artiklassa tarkoitettulle mallinnukselle, johon sovelletaan tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettua yksinkertaistettua valvontaa, jos keskimääräiset suorat kustannukset ovat junakilometriä kohden 1 000 tonnin painoisen junan osalta enintään 2 euroa (vuoden 2005 hinnat ja valuuttakurssit käyttäen soveltuvaa hintaindeksiä).
3. Päätökset edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettua yksinkertaistettua valvonnan toteuttamiseksi tehdään toisistaan riippumatta. Yksinkertaistettu valvonta ei rajoita direktiivin 2012/34/EU 31 tai 56 artiklan soveltamista.
4. Sääntelyelin määrittelee yksinkertaistettua valvontaa koskevat yksityiskohdat.

8 artikla

Laskentatavan tarkistaminen

Rataverkon haltijan on ajantasaistettava säännöllisesti suorien kustannusten laskentamenetelmänsä, muun muassa parhaiden kansainvälisten käytäntöjen mukaisesti.

9 artikla

Siirtymäsäännökset

Rataverkon haltijan on toimitettava sääntelyelimelle suorien kustannusten laskentamenetelmänsä ja tarvittaessa vaiheittainen suunnitelma viimeistään 3 päivänä heinäkuuta 2017.

10 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 1 päivästä elokuuta 2015.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 12 päivänä kesäkuuta 2015.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Jean-Claude JUNCKER