

**PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/909****od 12. lipnja 2015.****o načinima izračuna troška koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora <sup>(1)</sup>, a posebno njezin članak 31. stavak 3.,

budući da:

- (1) Potreba za učestalom obnovom ili održavanjem nastala zbog intenzivnije upotrebe mreže može se uzeti u obzir za potrebe izračuna direktnih troškova pod uvjetom da se osigura da su uključeni samo troškovi izravno nastali kao posljedica obavljanja željezničke usluge.
- (2) Upravitelji infrastrukture imaju obvezu upravljanja mrežama, istodobno su suočeni s ograničenjima zbog kojih su otežani učinkovito upravljanje i kontrola troškova. Zbog toga bi države članice trebale imati mogućnost utvrditi direktne troškove u visini troškova kojima se omogućuje učinkovito pružanje usluga.
- (3) Određivanjem naknada za pristup pruži na razini troškova izravno nastalih kao posljedica obavljanja željezničkih usluga ne bi se smio prouzročiti neto financijski gubitak ili dobit za upravitelja infrastrukture kao posljedica obavljanja željezničke usluge.
- (4) Povijesne vrijednosti imovine trebale bi se temeljiti na iznosima koje je upravitelj infrastrukture platio za stjecanje imovine pod uvjetom da upravitelj infrastrukture zadržava odgovornost za te iznose.
- (5) Ako upravitelj infrastrukture nije obavezan otplatiti te troškove, ne bi mu se trebao dopustiti povrat troškova ulaganja u imovinu.
- (6) Budući da bi se načini izračuna troška koji nastaje izravno kao posljedica obavljanja željezničke usluge trebali primjenjivati diljem Unije, trebali bi biti u skladu s postojećim sustavima troškovnog računovodstva za infrastrukturu i podacima o troškovima koje upotrebljavaju upravitelji infrastrukture.
- (7) Upotreba prognoziranih troškova i učinka ne bi trebala, u uobičajenim poslovnim uvjetima, biti temelj za porast direktnih troškova, naknada za pristup i moguće neučinkovitu upotrebu mreže. Stoga je potrebno upotrebljavati povijesne vrijednosti imovine, a tekuće vrijednosti moglo bi se uzeti u obzir samo ako povijesne vrijednosti nisu dostupne ili ako su tekuće vrijednosti niže. Umjesto toga, mogu se upotrijebiti procijenjene ili zamjenske vrijednosti prognoziranih troškova i prognozirani učinci pod uvjetom da upravitelj infrastrukture obrazloži regulatornom tijelu način na koji ih je ustanovio i da ih je ustanovio na objektivan način.
- (8) Upravitelju infrastrukture trebalo bi dopustiti da u izračun direktnih troškova uključi samo troškove za koje može objektivno i pouzdano dokazati da su nastali izravno kao posljedica obavljanja željezničke usluge. Na primjer, trošenje pružne i kolosiječne signalizacije i postavnica nije ovisno o obujmu prometa i stoga ne bi trebalo biti uključeno u naknade temeljene na direktnom trošku <sup>(2)</sup>. Suprotno tome, dijelovi poput skretničke infrastrukture bit će izloženi trošenju kao posljedica obavljanja željezničke usluge te bi stoga trebali biti djelomično uključeni u naknade temeljene na direktnom trošku. Budući da se u vlakovima i na infrastrukturi sve više upotrebljavaju senzori, s pomoću njih mogli bi se dobiti dodatni podaci o stvarnom trošenju do kojeg dolazi kao posljedica obavljanja željezničke usluge.
- (9) Europski sud donio je presudu o izračunu troška koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge <sup>(3)</sup>. U ovoj se Uredbi uzima u obzir ta presuda.

<sup>(1)</sup> SL L 343, 14.12.2012., str. 32.

<sup>(2)</sup> U studiji CATRIN usporedno su prikazane različite studije obilježja infrastrukture upotrijebljenih u ekonometrijskim studijama željezničkih troškova sedam upravitelja infrastrukture iz EU-a. Šest od tih sedam upravitelja infrastrukture nije smatralo upravljanje prometom ili signalizaciju obilježjima bitnima za ekonometrijske studije njihovih troškova (vidjeti tablicu 13., dokument D1 studije CATRIN, str. 40.).

<sup>(3)</sup> Presuda Suda u predmetu *Komisija protiv Poljske*, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, točke 82., 83. i 84.

- (10) Oprema za opskrbu električnom energijom kao što su kabeli ili transformatori obično nije izložena trošenju kao posljedica obavljanja željezničke usluge. Ta oprema nije izložena trenju ni drugim utjecajima prouzročenima obavljanjem željezničke usluge. Stoga troškove opreme za opskrbu električnom energijom ne bi trebalo uključivati u izračun troškova koji izravno nastaju kao posljedica obavljanja željezničke usluge. Međutim, vlakovi s električnom vučom oštećuju kontaktno sredstvo (kontaktni vodič ili elektrificiranu treću tračnicu) zbog trenja i električnih lukova koji oni prouzroče. Stoga bi se moglo smatrati da dio troškova održavanja i obnove tih kontaktnih sredstava izravno nastaju kao posljedica kao posljedica obavljanja željezničke usluge. Troškovi održavanja i obnove drugih dijelova kontaktne mreže mogu se povećati i kao izravna posljedica kretanja vlaka zbog kojih nastaje električno i mehaničko opterećenje.
- (11) Zbog upotrebe vozila ili željezničkih pruga s određenim projektiranim značajkama dolazi do razlika u visini direktnih troškova nastalih kao posljedica obavljanja željezničke usluge. Kako bi se te razlike uzele u obzir, države članice mogu dopustiti svojim upraviteljima infrastrukture da prilagode prosječne direktne troškove u skladu s, među ostalim, najboljom međunarodnom praksom.
- (12) Načelo da se naknadama za upotrebu koje se temelje na marginalnim troškovima osigurava optimum učinkovite upotrebe dostupnog infrastrukturnog kapaciteta dobro je uspostavljeno ekonomsko načelo. Tako upravitelj infrastrukture može odlučiti upotrijebiti zamjensku vrijednost marginalnih troškova za izračun svojeg troška izravno nastalog kao posljedica obavljanja željezničke usluge.
- (13) Nadalje, u međunarodnoj najboljoj praksi <sup>(1)</sup> za izračun marginalnih troškova upotrebe infrastrukture utvrđeni su načini i modeli poput ekonometrijskog ili inženjerskog modeliranja. Međunarodna će se najbolja praksa istodobno nastaviti razvijati na temelju daljnjih nezavisnih analiza i istraživanja koje će neovisno o upravitelju infrastrukture potvrditi npr. regulatorno tijelo, uključujući analize i istraživanja koji se mogu provesti posebno za određenu državu članicu zbog specifičnih značajki infrastrukture. Slijedom toga, upravitelju infrastrukture trebala bi se dopustiti upotreba tih modela za utvrđivanje direktnih troškova nastalih kao posljedica obavljanja željezničke usluge.
- (14) Različitim vrstama ekonometrijskog ili inženjerskog modeliranja mogla bi se postići viša razina preciznosti izračuna direktnih troškova ili marginalnih troškova upotrebe infrastrukture. Međutim, za modeliranje troškova potrebna je viša razina kvalitete podataka i stručnosti od načina temeljenih na oduzimanju određenih neprihvatljivih kategorija troškova od ukupnih troškova. Nadalje, regulatorna tijela možda još ne mogu provjeriti usklađenost određenih izračuna s odredbama Direktive 2012/34/EU. Zbog toga bi, ako su ti stroži zahtjevi ispunjeni, upravitelj infrastrukture trebao imati pravo izračunati direktne troškove na temelju ekonometrijskog ili inženjerskog modeliranja ili njihove kombinacije.
- (15) Regulatorna tijela trebaju biti u mogućnosti provjeriti primjenjuju li se različita načela naplate naknada dosljedno podacima koje im je dostavio upravitelj infrastrukture. Stoga se na temelju Priloga IV. Direktive 2012/34/EU od upravitelja infrastrukture zahtijeva da u izvješću o mreži detaljno opiše metodologiju, pravila i, ako je primjenjivo, mjerila u pogledu troškova i naknada.
- (16) U međunarodnim studijama <sup>(2)</sup> u bliskoj suradnji s upraviteljima infrastruktura izračunane su vrijednosti direktnih troškova po jedinici. Iako su u tim studijama analizirane različite metode koje se u državama članicama upotrebljavaju za različite sastave voznog parka i različita odredišta, brojne vrijednosti direktnih troškova po vlak-kilometru utvrđene su na razini manjoj od dva eura (u skladu s cijenama i tečajevima iz 2005., uz primjenu odgovarajućeg indeksa cijena) po vlak-kilometru vlaka mase 1 000 t. Radi smanjenja administrativnog opterećenja za regulatorna tijela nije potrebno zahtijevati isti stupanj detaljnosti pri izračunu direktnih troškova kada njihova vrijednost nije iznad te razine.
- (17) Zbog različitih razloga kao što su povećanje produktivnosti, širenje novih tehnologija ili bolje razumijevanje uzroka troškova potrebno je redovito ažurirati ili preispitati izračun direktnih troškova u skladu s, među ostalim, najboljom međunarodnom praksom.
- (18) Budući da su željezničkim prijevoznicima potrebni predvidivi sustavi naplate i da imaju razumna očekivanja u pogledu razvoja naknada za upotrebu infrastrukture, upravitelj infrastrukture trebao bi osigurati plan postupnog uvođenja za željezničke prijevoznike koji pružaju uslugu prijevoza čije bi se naknade mogle znatno povećati nakon preispitivanja provedbe postojećih načina izračuna u slučaju da regulatorno tijelo zahtijeva takav plan postupnog uvođenja.
- (19) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora iz članka 62. stavka 1. Direktive 2012/34/EU,

<sup>(1)</sup> Dokument D1 studije CATRIN, koordinator projekta: VTI, ožujak 2008., str. 37. – 54. i str. 82.– 84.

<sup>(2)</sup> Projekt GRACE koji koordinira Sveučilište u Leedsu, dokument D7 „Generalizacija procjena marginalnih društvenih troškova”, str. 22. i 23.

DONIJELA JE OVU UREDBU:

#### Članak 1.

### Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju načini izračuna troškova izravno nastalih kao posljedica obavljanja željezničke usluge za potrebe utvrđivanja naknada za minimalni pristupni paket i za pristup infrastrukturi kojom se povezuju uslužni objekti iz članka 31. stavka 3. Direktive 2012/34/EU.
2. Ova se Uredba primjenjuje ne dovodeći u pitanje odredbe o financiranju infrastrukture ili ravnoteži prihoda i rashoda upravitelja infrastrukture iz članka 8. Direktive 2012/34/EU.

#### Članak 2.

### Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „direktni trošak” znači trošak koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge;
2. „direktni trošak po jedinici” znači direktni trošak po vlak-kilometru, vozilo-kilometru, bruto tonskom kilometru vlaka ili kombinacija tih troškova;
3. „troškovni centar” znači poslovna jedinica u okviru računovodstvenog sustava upravitelja infrastrukture na koju se knjiže troškovi kako bi se oni izravno ili neizravno raspodijelili na tržišne usluge.

#### Članak 3.

### Direktni troškovi na razini cijele mreže

1. Direktni troškovi na razini cijele mreže izračunavaju se kao razlika između troškova pružanja usluga minimalnog pristupnog paketa i pristupa infrastrukturi kojom se povezuju uslužni objekti, s jedne strane, i neprihvatljivih troškova iz članka 4. s druge strane.
2. Država članica može odlučiti da upravitelj infrastrukture upotrebljava troškove učinkovitog pružanja usluga za izračun direktnih troškova na razini cijele mreže iz stavka 1.
3. Vrijednosti imovine koje se upotrebljavaju za izračun direktnih troškova na razini cijele mreže temelje se na povijesnim vrijednostima ili, ako te vrijednosti nisu dostupne ili su tekuće vrijednosti niže, na tekućim vrijednostima. Povijesne vrijednosti imovine temelje se na iznosima koje je upravitelj infrastrukture platio i evidentirao u vrijeme stjecanja te imovine. U slučaju otpisa duga, pri čemu drugi subjekt preuzima dio duga ili cijeli dug upravitelja infrastrukture, upravitelj infrastrukture smanjuje vrijednost svoje imovine i odgovarajuće direktne troškove na razini cijele mreže za odgovarajući dio otpisanog duga. Iznimno od prve rečenice upravitelj infrastrukture može upotrijebiti vrijednosti koje uključuju procijenjene, tekuće ili zamjenske vrijednosti ako ih je moguće transparentno, pouzdano i objektivno izmjeriti i opravdati regulatornom tijelu.
4. Ne dovodeći u pitanje članak 4. i ako upravitelj infrastrukture može transparentno, pouzdano te objektivno izmjeriti i dokazati na temelju, među ostalim, najbolje međunarodne prakse da su troškovi nastali izravno kao posljedica obavljanja željezničke usluge, on u izračun svojih direktnih troškova na razini cijele mreže može uključiti posebno sljedeće troškove:
  - (a) troškove osoblja potrebnog da bi određeni dio pruge bio otvoren ako podnositelj zahtjeva zatraži određenu željezničku uslugu izvan redovitog radnog vremena te pruge;
  - (b) dio troškova skretničke infrastrukture, uključujući skretnice i križišta, koja je izložena trošenju kao posljedica obavljanja željezničke usluge,

- (c) dio troškova obnove i održavanja kontaktnog vodiča, elektrificirane treće tračnice ili i jednog i drugog i potporne opreme za kontaktnu mrežu koji su izravno nastali kao posljedica obavljanja željezničke usluge;
- (d) troškove osoblja potrebnog za pripremu dodjele trasa i voznog reda u mjeri u kojoj su ti troškovi izravno nastali kao posljedica obavljanja željezničke usluge.

5. Troškovi koji se upotrebljavaju za izračun u skladu s ovim člankom temelje se na iznosima koje je platio ili prognozirao upravitelj infrastrukture. Troškovi koji se računaju u skladu s ovim člankom mjere se ili prognoziraju dosljedno, na temelju podataka iz istog vremenskog razdoblja.

#### Članak 4.

#### Neprihvatljivi troškovi

1. Upravitelj infrastrukture u izračun direktnih troškova na razini cijele mreže ne uključuje posebno sljedeće troškove:
  - (a) fiksne troškove koji se odnose na dio pruge koje upravitelj infrastrukture mora snositi i u nedostatku vožnje vlakova;
  - (b) troškove koji nisu povezani s plaćanjima upravitelja infrastrukture; troškove ili mjesta troška koji nisu izravno povezani s pružanjem minimalnog pristupnog paketa ili pristupa infrastrukturi kojom se povezuju uslužni objekti;
  - (c) troškove stjecanja, prodaje, rastavljanja, dekontaminacije, rekultiviranja ili zakupa zemljišta ili druge materijalne imovine;
  - (d) operativne troškove na razini mreže, uključujući plaće i mirovine;
  - (e) financijske troškove;
  - (f) troškove povezane s tehnološkim napretkom ili zastarijevanjem;
  - (g) troškove nematerijalne imovine;
  - (h) troškove pružnih senzora, pružne komunikacijske opreme te opreme za signalizaciju ako nisu izravno nastali kao posljedica obavljanja željezničke usluge;
  - (i) troškove informiranja, komunikacijske opreme ili telekomunikacijske opreme koja nije smještena uz prugu;
  - (j) troškove povezane s pojedinačnim slučajevima više sile, nesrećama i prekidima prometa, ne dovodeći u pitanje članak 35. Direktive 2012/34/EU;
  - (k) troškove opreme za opskrbu električnom energijom za vuču vlakova ako nisu izravno nastali kao posljedica obavljanja željezničke usluge. Direktni troškovi nastali kao posljedica obavljanja željezničkih usluga u kojima se ne upotrebljava oprema za opskrbu električnom energijom ne uključuju troškove korištenja te opreme;
  - (l) troškove povezane s pružanjem informacija iz točke 1.(f) Priloga II. Direktivi 2012/34/EU, osim ako nastanu kao posljedica obavljanja željezničke usluge;
  - (m) administrativne troškove nastale zbog planova za diferenciranje naknada iz članka 31. stavka 5. i članka 32. stavka 4. Direktive 2012/34/EU;
  - (n) amortizaciju koja nije utvrđena na temelju stvarnog trošenja infrastrukture kao posljedica obavljanja željezničke usluge;
  - (o) dio troškova održavanja i obnove građevinske infrastrukture koji nije izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge.
2. Ne dovodeći u pitanje članak 32. Direktive 2012/34/EU, ako je upravitelj infrastrukture za financiranje posebnih ulaganja u infrastrukturu dobio financijska sredstva koja nije obvezan otplatiti i ako su ta ulaganja uzeta u obzir pri izračunu direktnih troškova, visina naknada ne povećava se zbog troškova tih ulaganja.
3. Troškovi isključeni iz izračuna na temelju ovog članka mjere se ili prognoziraju na temelju vremenskog razdoblja iz članka 3. stavka 5.

## Članak 5.

**Izračun i prilagodba direktnih troškova po jedinici**

1. Upravitelj infrastrukture izračunava prosječne direktne troškove po jedinici za cijelu mrežu dijeljenjem direktnih troškova na razini cijele mreže s ukupnim brojem prognoziranih ili stvarno ostvarenih vozilo-kilometara, vlak-kilometara ili bruto tonskih kilometara.

Umjesto toga, ako upravitelj infrastrukture dokaže regulatornom tijelu iz članka 55. Direktive 2012/34/EU da se vrijednosti ili parametri iz stavka 2. znatno razlikuju za različite dijelove njegove mreže, upravitelj infrastrukture može izračunati prosječne direktne troškove po jedinici za dijelove mreže, nakon što podijeli mrežu na te dijelove, dijeljenjem direktnih troškova za te dijelove s ukupnim brojem prognoziranih ili stvarno prijeđenih vozilo-kilometara, vlak-kilometara ili bruto tonskih kilometara. Podaci se mogu prognozirati za višegodišnje razdoblje.

Za izračun prosječnih direktnih troškova po jedinici upravitelj infrastrukture može upotrijebiti kombinaciju vozilo-kilometara, vlak-kilometara ili bruto tonskih kilometara pod uvjetom da se tim načinom izračuna ne mijenja izravna uzročna veza s obavljanjem željezničke usluge. Ne dovodeći u pitanje članak 3. stavak 3. upravitelj infrastrukture može upotrijebiti ostvarene ili prognozirane troškove.

2. Države članice mogu dopustiti upravitelju infrastrukture da prilagodi prosječne direktne troškove po jedinici tako da uzme u obzir različite razine trošenja infrastrukture u skladu s jednim od sljedećih parametara ili više njih:

- (a) duljina vlaka i/ili broj vozila u vlaku;
- (b) masa vlaka;
- (c) vrsta vozila, posebno njegova neogibljena masa;
- (d) brzina vlaka;
- (e) snaga vučnog vozila;
- (f) osovinsko opterećenje i/ili broj osovina;
- (g) zabilježen broj zaravnanih dijelova kotača ili stvarnog korištenja opreme za zaštitu od proklizavanja kotača;
- (h) uzdužna krutost vozila i vodoravne sile koje utječu na prugu;
- (i) potrošena i izmjerena električna energija ili dinamika oduzimača struje ili njegova dijela koji dodiruje kontaktni vodič kao parametar naplate za trošenje kontaktnog vodiča ili električne tračnice;
- (j) parametri pruge, posebno radijusi zavoja;
- (k) svi drugi parametri povezani s troškovima za čije vrijednosti upravitelj infrastrukture može regulatornom tijelu dokazati da su objektivno izmjerene i evidentirane, uključujući varijacije svakog od tih parametara ako je važno.

3. Zbog prilagodbe direktnih troškova po jedinici ne smiju rasti direktni troškovi na razini cijele mreže, kako je navedeno u članku 3. stavku 1.

4. Dodatni troškovi nastali preusmjeravanjem vlakova po odluci upravitelja infrastrukture, predviđeni ili iznenadni, ne uključuju se u direktne troškove nastale kao posljedica obavljanja tih željezničkih usluga. Prva rečenica ne primjenjuje se ako upravitelj infrastrukture nadoknadi željezničkom prijevozniku te dodatne troškove ili ako je do preusmjeravanja došlo zbog postupka usuglašavanja u skladu s člankom 46. Direktive 2012/34/EU.

5. Ukupni broj vozilo-kilometara, vlak-kilometara, bruto tonskih kilometara ili kombinacije navedenih koji se upotrebljava za izračun na temelju ovog članka mjeri se ili prognozira na temelju referentnog razdoblja iz članka 3. stavka 5.

## Članak 6.

**Modeliranje troškova**

Odstupajući od članka 3. stavka 1. i prve rečenice članka 5. stavka 1. upravitelj infrastrukture može izračunati jedinične direktne troškove s pomoću ekonometrijskog ili inženjerskog modeliranja troškova potkrijepljenog pouzdanim dokazima, uz uvjet da može dokazati regulatornom tijelu da direktni troškovi po jedinici uključuju samo direktne

troškove nastale kao posljedica obavljanja željezničke usluge, a posebice da ne uključuju nijedan od troškova iz članka 4. Regulatorno tijelo može zahtijevati od upravitelja infrastrukture da za usporedbu izračuna direktne troškove po jedinici u skladu s člankom 3. stavkom 1. i člankom 5. stavkom 1. ili na temelju modeliranja troškova u skladu s prvom rečenicom.

#### Članak 7.

##### Pojednostavnjeni nadzor

1. Ako direktni troškovi na razini cijele mreže iz članka 3. stavka 1. ili direktni troškovi izračunani na temelju modeliranja iz članka 6. pomnoženi s brojem vlak-kilometara, vozilo-kilometara i/ili bruto tonskih kilometara prijeđenih u referentnom razdoblju iznose manje od 15 % ukupnih troškova održavanja i obnove ili manje od zbroja 10 % troškova održavanja i 20 % troškova obnove, regulatorno tijelo može provesti nadzor iz članka 56. stavka 2. Direktive 2012/34/EU nad izračunom direktnih troškova na razini cijele mreže na pojednostavnjen način. Države članice mogu odlučiti povisiti postotke iz ovog stavka, ali najviše dvostruko od naznačenih vrijednosti.
2. Regulatorno tijelo može prihvatiti izračun prosječnih direktnih troškova po jedinici iz članka 5. stavka 1. te prilagođenih prosječnih jediničnih direktnih troškova iz članka 5. stavka 2. i/ili modeliranje troškova iz članka 6. podložno provedbi pojednostavnjenog nadzora iz stavka 1. ovog članka ako prosječni direktni trošak po jedinici po vlak-kilometru vlaka mase 1 000 tona iznosi najviše dva eura (u skladu s cijenama i tečajevima iz 2005., uz primjenu odgovarajućeg indeksa cijena).
3. Pojednostavnjeni nadzor iz stavaka 1. i 2. provodi se neovisno jedan o drugome. Pojednostavnjenim nadzorom ne dovode se u pitanje članci 31. i 56. Direktive 2012/34/EU.
4. Regulatorno tijelo utvrđuje pojedinosti pojednostavnjenog nadzora.

#### Članak 8.

##### Preispitivanje izračuna

Upravitelj infrastrukture redovno ažurira način izračuna svojih direktnih troškova uzimajući u obzir, među ostalim, najbolju međunarodnu praksu.

#### Članak 9.

##### Prijelazne odredbe

Upravitelj infrastrukture regulatornom tijelu dostavlja svoj način izračuna direktnih troškova i, ako je primjenjivo, plan postupnog uvođenja najkasnije 3. srpnja 2017.

#### Članak 10.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. kolovoza 2015.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 12. lipnja 2015.

Za Komisiju  
Predsjednik  
Jean-Claude JUNCKER