A BIZOTTSÁG (EU) 2015/909 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2015. június 12.)

a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámításának módjairól

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 31. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

(1) A hálózat intenzívebb használatából adódó gyakoribb felújítás vagy karbantartás szükségességét figyelembe lehet venni a közvetlen költségek kiszámítása során, amennyiben biztosítva van, hogy csak a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségeket számítják ide.

(2) A pályahálózat-működtetők olyan korlátozó körülmények között kötelesek működtetni a hálózatokat, amelyek akadályozzák a hatékony irányítást és költségellenőrzést. A tagállamok számára ezért biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy a hatékony szolgáltatásnyújtás költségeinek megfelelő szinten határozzák meg a közvetlen költségeket.

(3) A pályahasználati díjaknak a vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek szintjén való meghatározása nem vezethet olyan helyzethez, amelyben a pályahálózat-működtető számára a vasúti szolgáltatás működtetése nettó pénzügyi veszteséggel vagy nyereséggel jár.

(4) A bekerülési eszközértékeknek azokon az összegeken kell alapulniuk, melyeket a pályahálózat-működtető az eszközök beszerzéséért kifizetett, feltéve, hogy ezek az összegek továbbra is a pályahálózat-működtető kötelezettségének számítanak.

(5) Nem megengedhető, hogy a pályahálózat-működtető számára megtérüljön egy eszközberuházás költsége, amennyiben a pályahálózat-működtető nem köteles visszafizetni ezt a költséget.

(6) Mivel a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámítási módjait az egész Unióban alkalmazni kell, azoknak összhangban kell lenniük az infrastruktúrára vonatkozó jelenlegi költségelszámolási rendszerekkel és a pályahálózat-működtetők által alkalmazott költségadatokkal.

(7) A becsült költségek és teljesítményszintek alkalmazása a szokásos üzleti körülmények között nem vezethet a közvetlen költségek és a pályahasználati díjak emelkedéséhez, vagyis a hálózat nem hatékony használatához. Ezért a bekerülési eszközértékeket kell alkalmazni, és a jelenlegi értékeket csak akkor lehet figyelembe venni, ha a bekerülési eszközértékek nem állnak rendelkezésre vagy ha a jelenlegi értékek alacsonyabbak. Alternatív lehetőségként becsült vagy helyettesítő értékek, becsült költségek és teljesítményszintek alkalmazhatók abban az esetben, ha a pályahálózat-működtető igazolja az igazgatási szerv számára, hogy hogyan állapította meg őket, valamint hogy objektíven állapította meg őket.

(8) A pályahálózat-működtető csak olyan költségeket vehet figyelembe a közvetlen költségek kiszámítása során, amelyekről objektíven és megalapozottan bizonyítani tudja, hogy közvetlenül a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban merültek fel. Például a pálya menti jelzések és jelzőszekrények kopása és elhasználódása nem függ a forgalom mértékétől, ezért ezekre nem vonatkozhat közvetlen költségen alapuló díj ([2]). Ezzel szemben az olyan részek, mint például a kitérők esetében az infrastruktúra a vasúti szolgáltatások működtetéséből adódóan kopásnak és elhasználódásnak van kitéve, ezért ezekre részben vonatkozhat közvetlen költségen alapuló díj. Mivel a vonatokon és az infrastruktúrában is egyre elterjedtebb az érzékelők használata, ezek további információkat nyújthatnak a vasúti szolgáltatásból adódó tényleges kopásról és elhasználódásról.

(9) A Bíróság ítéletet hozott a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámításáról ([3]). E rendelet figyelembe veszi az említett ítéletet.

([1]) HL L 343., 2012.12.14., 32. o.

([2]) A CATRIN című tanulmány összefoglaló áttekintést nyújt azokról a különböző szakvéleményekről, melyek hét uniós pályahálózat-működtető esetében vizsgálták az ökonometriai vasúti költségelemzésekben használt infrastruktúra-jellemzőket. A hét pályahálózat-működtetőből hat nem tekintette az ökonometriai költségelemzései szempontjából releváns jellemzőnek a forgalomirányítást vagy a jelzőszolgálatot (lásd: a CATRIN tanulmány 1. részének 13. táblázata, 40. o.).

([3]) A Bíróság C-512/10. számú ítélete: *Bizottság* kontra *Lengyelország*, ECLI:EU:C:2013:338, 82., 83. és 84. bekezdés.

(10) Az áramszolgáltató rendszer, például a vezetékek és a transzformátorok általában nincsenek kitéve a vasúti szolgáltatás működtetésével kapcsolatos kopásnak és elhasználódásnak. Ezeket az elemeket súrlódás és egyéb hatások sem érik a vasúti szolgáltatás működtetéséből adódóan. Ezért az áramszolgáltató rendszerrel összefüggő költségeket nem lehet figyelembe venni a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámítása során. A villamos vontatást alkalmazó vonatok azonban az érintkező komponens (a felsővezeték vagy az áramvezető harmadik sín) kopását okozzák a súrlódás és az általuk előidézett villamos ívek miatt. Következésképpen ezen érintkező komponensek karbantartási és felújítási költségeinek egy részét a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségnek lehet tekinteni. Az elektromos és mechanikus igénybevétellel járó közlekedés közvetlen következményeként a felsővezetéki rendszer többi elemének minősége is romolhat, ami karbantartási és felújítási költségeket eredményezhet.

(11) Egyes járművek és vasútvonalak használata bizonyos tervezési jellemzőik miatt a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek eltérő szintjét eredményezi. Ezen eltérések figyelembevétele érdekében a tagállamok engedélyezhetik pályahálózat-működtetőik számára, hogy többek között a bevált nemzetközi gyakorlatnak megfelelően módosítsák az átlagos közvetlen költségeket.

(12) Közismert gazdasági alapelv, hogy a határköltségeken alapuló felhasználói díjak biztosítják a rendelkezésre álló infrastruktúra-kapacitás lehető leghatékonyabb kihasználását. Ezért a pályahálózat-működtető dönthet úgy, hogy a határköltségek helyettesítő értékét alkalmazza a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámításához.

(13) Ezenfelül a nemzetközi gyakorlatban ([1]) kialakultak bevált módszerek és modellek az infrastruktúra-használat határköltségeinek kiszámítására, így például az ökonometriai vagy a mérnöki modellezés. Ugyanakkor a bevált nemzetközi gyakorlat további fejlődés előtt áll, mivel további független – vagyis a pályahálózat-működtetőtől függetlenül, például az igazgatási szerv által ellenőrzött – elemzések és kutatások zajlanak, melyek például egy adott tagállamra vonatkozhatnak, tekintetbe véve az adott infrastruktúra sajátos jellemzőit. Ebből következően a pályahálózat-működtető számára lehetővé kell tenni, hogy a fent említett modelleket alkalmazza a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek meghatározásához.

(14) Az ökonometriai vagy a mérnöki modellezés különböző módjai révén nagyobb pontosság érhető el az infrastruktúra-használat közvetlen költségeinek vagy határköltségeinek kiszámítása során. A költségek modellezése azonban jobb minőségű adatokat és nagyobb szakértelmet követel meg, mint azok a módszerek, amelyek egyes nem elszámolható költségkategóriáknak a teljes költségekből való kivonásán alapulnak. Ezenkívül előfordulhat, hogy az igazgatási szervek még nem képesek ellenőrizni, hogy egy konkrét számítás megfelel-e a 2012/34/EU irányelv rendelkezéseinek. Következésképpen ezen magasabb szintű követelmények teljesülése esetén a pályahálózat-működtető számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a közvetlen költségeket ökonometriai vagy mérnöki modellezés vagy a kettő kombinációja segítségével számítsa ki.

(15) Az igazgatási szervek számára lehetővé kell tenni annak ellenőrzését, hogy a különböző díjképzési elveket a pályahálózat-működtető által rendelkezésre bocsátott információknak megfelelően, következetesen alkalmazták-e. Ezért a 2012/34/EU irányelv IV. melléklete előírja a pályahálózat-működtetők számára, hogy hálózati üzletszabályzatukban ismertessék az általuk alkalmazott módszert, szabályokat és adott esetben díjtáblázatokat mind a költségek, mind pedig a díjak tekintetében.

(16) Különböző nemzetközi tanulmányok ([2]) keretében, a pályahálózat-működtetőkkel szoros együttműködésben sor került a közvetlen egységköltségek értékének kiszámítására. Bár ezek a tanulmányok a tagállamokban használt több különböző módszert elemeztek az eltérő járműpark-összetételek és célállomások vonatkozásában, a vonatkilométerre vetített egységköltségek értéke több esetben 2 EUR alatt volt az 1 000 tonnás vonatok egy vonatkilométere tekintetében (2005-ös árakon és árfolyamokon, a megfelelő árindex alkalmazásával). Az igazgatási szervek adminisztratív terheinek csökkentése érdekében nem szükséges ilyen pontosságot alkalmazni a közvetlen költségek kiszámítása során, amennyiben azok értéke a fent említett szint alatt marad.

(17) Különböző okok (úgy mint a termelékenység növekedése, az új technológiák elterjedése vagy a költségekkel kapcsolatos okozati viszonyok jobb megértése) miatt a közvetlen költségek kiszámítását rendszeresen aktualizálni kell vagy felül kell vizsgálni, többek között a bevált nemzetközi gyakorlatokkal összhangban.

(18) Mivel a vasúti társaságoknak kiszámítható díjképzési rendszerekre van szükségük és ésszerű elvárásaik vannak az infrastruktúra-díjak fejlődésével kapcsolatban, amennyiben az igazgatási szerv előírja, a pályahálózat-működtetőknek bevezetési tervet kell készíteniük a vasúti szolgáltatásokat működtető vasúti társaságok számára, amelyek a díjaik jelentős emelkedését tapasztalhatják a jelenlegi kiszámítási módok alkalmazásának felülvizsgálatát követően.

(19) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 2012/34/EU irányelv 62. cikkének (1) bekezdésében említett bizottság véleményével,

([1]) A VTI (a svéd Nemzeti Közúti és Közlekedési Kutatóintézet) által koordinált CATRIN-tanulmány D1. része, 2008. március, 37–54. o. és 82–84. o.

([2]) A Leedsi Egyetem által koordinált GRACE projekt D7. része, „Generalisation of marginal social cost estimates" (A társadalmi határköltségekre vonatkozó becslések általánosítása), 22–23. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámítási módjait állapítja meg a 2012/34/EU irányelv 31. cikkének (3) bekezdésében említett, a minimális hozzáférési csomagért és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító infrastruktúráért fizetendő díjak meghatározása céljából.

(2) E rendeletet a 2012/34/EU irányelv 8. cikkében meghatározott, az infrastruktúra finanszírozására és a pályahálózat-működtető bevételeinek és kiadásainak egyensúlyára vonatkozó rendelkezések sérelme nélkül kell alkalmazni.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „közvetlen költség”: a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költség;

2. „közvetlen egységköltség”: egy vonat vonatkilométerre, járműkilométerre, bruttó tonnakilométerre vagy ezek kombinációjára vetített közvetlen költsége;

3. „költséghely”: a pályahálózat-működtető számviteli rendszerén belüli gazdasági egység, amelyhez a költségeket hozzárendelik abból a célból, hogy egy piacképes szolgáltatás közvetlen vagy közvetett költségeit elszámolják.

3. cikk

Az egész hálózatra vonatkozó közvetlen költségek

(1) Az egész hálózatra vonatkozó közvetlen költségeket egyrészt a minimális hozzáférési csomag szolgáltatásaiért és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító infrastruktúráért fizetendő költségek, másrészt a 4. cikkben említett nem elszámolható költségek különbségeként kell kiszámítani.

(2) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a pályahálózat-működtetőnek a hatékony szolgáltatásnyújtás költségeit kell alkalmaznia az (1) bekezdésben említett, egész hálózatra vonatkozó közvetlen költségek kiszámítása céljából.

(3) Az egész hálózatra vonatkozó közvetlen költségek kiszámításához alkalmazott eszközértékeknek a bekerülési értékeken, illetve ha utóbbiak nem állnak rendelkezésre, vagy ha a jelenlegi értékek alacsonyabbak, a jelenlegi értékeken kell alapulniuk. Az eszközök bekerülési értékének a pályahálózat-működtető által az adott eszközök beszerzése idején kifizetett és dokumentált összegeken kell alapulnia. Olyan adósságelengedés esetén, melynek során a pályahálózat-működtető adósságait részben vagy teljesen átvállalta egy másik gazdálkodó egység, a pályahálózat-működtetőnek az adósságelengedés vonatkozó részét az eszközértékek és a megfelelő, egész hálózatra vonatkozó közvetlen költségek csökkentésére kell felhasználnia. Az első mondattól eltérve a pályahálózat-működtető többek között becsült értékeket, jelenlegi értékeket vagy helyettesítő értékeket is alkalmazhat, amennyiben azok átlátható, megbízható és objektív módon mérhetők és az igazgatási szerv számára megfelelően indokolhatók.

(4) A 4. cikk sérelme nélkül és amennyiben a pályahálózat-működtető átlátható, megbízható és objektív módon mérni és igazolni tudja többek között a bevált nemzetközi gyakorlat alapján, hogy a költségek a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül merültek fel, a pályahálózat-működtető az egész hálózatra vonatkozó közvetlen költségek kiszámítása során figyelembe veheti különösen a következő költségeket:

a) egy pályaszakasz nyitva tartásához szükséges személyzeti költségek, amennyiben egy kérelmező egy adott vasúti szolgáltatást a szakasz rendes nyitvatartási idején kívül kíván működtetni;

b) a vasúti szolgáltatásból adódóan kopásnak és elhasználódásnak kitett kitérők infrastruktúrájára, többek között a váltókra és a keresztezésekre eső költségrész;

c) a felsővezeték vagy az áramvezető harmadik sín vagy mindkettő és a felsővezetéki tartószerkezet felújításával és karbantartásával kapcsolatos költségrész, amely közvetlenül a vasúti szolgáltatások működtetéséből adódik;

d) a vasúti menetvonalak kiosztásához és a menetrend elkészítéséhez szükséges személyzeti költségek, olyan mértékig, ameddig azok közvetlenül a vasúti szolgáltatások működtetéséből erednek.

(5) Az e cikk szerint a számításhoz használt költségeknek a pályahálózat-működtető által teljesített vagy becsült ráfordításokon kell alapulniuk. Az e cikk szerint kiszámított költségeket következetesen ugyanannak az időszaknak az adatai alapján kell mérni vagy megbecsülni.

4. cikk

Nem elszámolható költségek

(1) A pályahálózat-működtető az egész hálózatra kiterjedő közvetlen költségek kiszámítása során nem vehet figyelembe bizonyos költségeket, különösen az alábbiakat:

a) egy pályaszakaszon való szolgáltatásnyújtáshoz kapcsolódó állandó költségek, amelyek a pályahálózat-működtetőnél vonatforgalom hiányában is fennállnak;

b) olyan költségek, amelyek nem kapcsolódnak a pályahálózat-működtetőnél felmerülő ráfordításokhoz. A minimális hozzáférési csomag szolgáltatásainak nyújtásával és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító infrastruktúrával közvetlenül össze nem függő költségek és költséghelyek;

c) a földterület és más állóeszközök beszerzési, értékesítési, bontási, kármentesítési, rekultivációs és bérleti költségei;

d) a hálózat egészére kiterjedő általános költségek, a béreket és nyugdíjakat is beleértve;

e) finanszírozási költségek;

f) a technológiai fejlődéshez vagy elavuláshoz kapcsolódó költségek;

g) az immateriális javak költségei;

h) a pálya menti érzékelők, kommunikációs és jelzőberendezések költségei, amennyiben azok nem közvetlenül a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban merültek fel;

i) az információs berendezések és a nem pálya menti kommunikációs vagy telekommunikációs berendezések költségei;

j) az egyedi vis maior esetekkel, balesetekkel és szolgáltatási fennakadásokkal kapcsolatos költségek a 2012/34/EU irányelv 35. cikkének sérelme nélkül;

k) a vontatási áramot biztosító áramszolgáltató berendezéssel kapcsolatos költségek, amennyiben azok nem közvetlenül a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban merültek fel. Az áramszolgáltató berendezést nem használó vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatos közvetlen költségek nem tartalmazhatják az áramszolgáltató berendezés használatának költségeit;

l) a 2012/34/EU irányelv II. melléklete 1. pontjának f) alpontjában említett információk szolgáltatásával kapcsolatos költségek, amennyiben azok nem a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban merültek fel;

m) a 2012/34/EU irányelv 31. cikkének (5) bekezdésében és 32. cikkének (4) bekezdésében említett differenciált díjakat alkalmazó rendszerek adminisztratív költségei;

n) olyan értékcsökkenés, melyet nem az infrastruktúrának a vasúti szolgáltatások működtetéséből adódó tényleges kopása és elhasználódása alapján állapítottak meg;

o) a polgári infrastruktúra karbantartásával és felújításával kapcsolatos költségrész, amely nem közvetlenül a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban merült fel.

(2) Ha a pályahálózat-működtető olyan támogatásban részesült bizonyos infrastrukturális beruházások megvalósítása céljából, amelyet nem köteles visszafizetni, és ha ezeket a beruházásokat figyelembe vették a közvetlen költségek kiszámítása során, akkor 2012/34/EU irányelv 32. cikkének sérelme nélkül ezen beruházások költségei nem emelhetik a díjak szintjét.

(3) Az e cikk értelmében a számításból kizárt költségeket a 3. cikk (5) bekezdésében említett időszakra vonatkozóan kell mérni vagy megbecsülni.

5. cikk

A közvetlen egységköltségek kiszámítása és módosítása

(1) A pályahálózat-működtetőnek az egész hálózatra vonatkozó átlagos közvetlen egységköltségek kiszámítása során a következő eljárást kell követnie: az egész hálózatra vonatkozó közvetlen költségeket el kell osztania a becsült vagy ténylegesen megtett járműkilométerek, vonatkilométerek vagy bruttó tonnakilométerek teljes számával.

Alternatív megoldásként, amennyiben a pályahálózat-működtető a 2012/34/EU irányelv 55. cikkében említett igazgatási szerv számára igazolni tudja, hogy a (2) bekezdésben említett értékek vagy paraméterek jelentősen eltérnek a hálózata különböző részeiben, az említett részekre kell felosztania a hálózatát és ezekre vonatkozóan kell kiszámítania az átlagos közvetlen egységköltséget a következő eljárással: az egyes részekre vonatkozó közvetlen költségeket el kell osztania a becsült vagy ténylegesen megtett járműkilométerek, vonatkilométerek vagy bruttó tonnakilométerek teljes számával. A becslés időszaka több évet is lefedhet.

Az átlagos közvetlen egységköltség kiszámítása céljából a pályahálózat-működtető a járműkilométerek, vonatkilométerek és bruttó tonnakilométerek kombinációját is alkalmazhatja, amennyiben ez a számítási mód nem változtatja meg a vasúti szolgáltatás működtetésével fennálló közvetlen ok-okozati összefüggést. A 3. cikk (3) bekezdésének sérelme nélkül a pályahálózat-működtető tényleges vagy becsült költségeket is alkalmazhat.

(2) Az infrastruktúrát érintő különböző szintű kopás és elhasználódás figyelembevétele érdekében a tagállamok engedélyezhetik a pályahálózat-működtetők számára az átlagos közvetlen egységköltségek módosítását az alábbiak közül egy vagy több paraméter alapján:

a) a vonat hossza és/vagy a vonatot alkotó járművek száma;

b) a vonat tömege;

c) a jármű típusa, különösen annak rugózatlan tömege;

d) a vonat sebessége;

e) a motoros egység vonóereje;

f) a tengelyterhelés és/vagy a tengelyek száma;

g) a lapos kerekek feljegyzett száma vagy a kerekek csúszása ellen védő berendezés hatékony alkalmazása;

h) a járművek függőleges merevsége és a pályára ható vízszintes erők;

i) a fogyasztott és mért elektromos áram, illetve az áramszedők vagy érintkezők dinamikája, mint a felsővezeték vagy az áramvezető sín kopását és elhasználódását okozó, a díjban figyelembe vehető paraméter;

j) a pálya paraméterei, különösen a pálya sugarai;

k) bármely más, költségekkel kapcsolatos paraméter, ha a pályahálózat-működtető igazolni tudja az igazgatási szerv számára, hogy az összes vonatkozó paraméter – beleértve adott esetben a módosított paramétereket is – mérése és rögzítése objektív módon történt.

(3) A közvetlen egységköltségek módosítása nem okozhatja a 3. cikk (1) bekezdésében említett egész hálózatra vonatkozó közvetlen költségek emelkedését.

(4) A pályahálózat-működtető kezdeményezésére történő, menetrendi vagy egyéb vonatelterelésekből adódó többletköltségeket nem lehet beszámítani az ezen vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek közé. Az első mondat nem alkalmazandó, ha pályahálózat-működtető megtéríti a vasúti társaság számára ezeket a többletköltségeket vagy ha az elterelés a 2012/34/EU irányelv 46. cikke szerinti összehangolási eljárásból fakad.

(5) Az e cikk szerinti számításokhoz alkalmazott járműkilométerek, vonatkilométerek és bruttó tonnakilométerek teljes számát vagy ezek kombinációját a 3. cikk (5) bekezdésében említett referencia-időszakra vonatkozóan kell mérni vagy megbecsülni.

6. cikk

A költségek modellezése

A 3. cikk (1) bekezdésétől és az 5. cikk (1) bekezdésének első mondatától eltérve a pályahálózat-működtető a közvetlen egységköltségeket szilárdan alátámasztható ökonometriai vagy mérnöki költségmodellek alapján is kiszámíthatja, feltéve, hogy igazolni tudja az igazgatási szerv számára, hogy a közvetlen egységköltségek csak a vasúti szolgáltatások

működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségeket foglalják magukban és különösen azt, hogy nem tartalmazzák a 4. cikkben felsorolt egyik költséget sem. Az igazgatási szerv felkérheti a pályahálózat-működtetőt arra, hogy összehasonlítás céljából számítsa ki a közvetlen egységköltségeket a 3. cikk (1) bekezdésének és az 5. cikk (1) bekezdésének alapján, illetve az első mondatban említett költségmodellek szerint.

7. cikk

Egyszerűsített ellenőrzés

(1) Amennyiben az egész hálózatra vonatkozó, a 3. cikk (1) bekezdésében említett közvetlen költségek vagy a 6. cikk szerinti modellek alapján kiszámított közvetlen költségek a referencia-időszakban megtett vonatkilométerek, járműkilométerek és/vagy bruttó tonnakilométerek számával való megszorzásuk után nem érik el a karbantartás és a felújítás teljes költségének 15 %-át vagy a karbantartási költségek 10 %-ának és a felújítási költségek 20 %-ának összegét, akkor az igazgatási szerv az egész hálózatra vonatkozó közvetlen költségeknek a 2012/34/EU irányelv 56. cikkének (2) bekezdésében említett ellenőrzését egyszerűsített eljárással is elvégezheti. A tagállamok megemelhetik az e bekezdés szerinti százalékos arányokat, legfeljebb azok kétszeres értékére.

(2) Az igazgatási szerv az e cikk (1) bekezdésében említett egyszerűsített ellenőrzési eljárást alkalmazhatja az átlagos közvetlen egységköltségeknek az 5. cikk (1) bekezdése szerinti számítása és az átlagos közvetlen egységköltségeknek az 5. cikk (2) bekezdése szerinti módosítása és/vagy a 6. cikk szerinti költségmodellezés esetében, ha az átlagos közvetlen költség egy 1 000 tonnás vonat vonatkilométerére számítva nem haladja meg a 2 EUR összeget (2005-ös árakon és árfolyamokon, a megfelelő árindex alkalmazásával).

(3) Az (1) és (2) bekezdés szerinti egyszerűsített ellenőrzési eljárásokat egymástól függetlenül kell alkalmazni. Az egyszerűsített ellenőrzést a 2012/34/EU irányelv 31. és 56. cikkének sérelme nélkül kell alkalmazni.

(4) Az egyszerűsített ellenőrzési eljárás részleteit az igazgatási szervnek kell meghatároznia.

8. cikk

A kiszámítási mód felülvizsgálata

A pályahálózat-működtetőnek rendszeresen aktualizálnia kell a közvetlen költségek kiszámítási módszerét többek között a bevált nemzetközi gyakorlatok figyelembevételével.

9. cikk

Átmeneti rendelkezések

A pályahálózat-működtetőnek legkésőbb 2017. július 3-ig be kell nyújtania a közvetlen költségek kiszámításának módszerét és adott esetben a bevezetési tervet az igazgatási szervnek.

10. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet a 2015. augusztus 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2015. június 12-én.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER