

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2015/909

2015 m. birželio 12 d.

dėl išlaidų, kurios tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo, apskaičiavimo tvarkos

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2012/34/ES, kuria sukuriamą bendra Europos geležinkelių erdvė⁽¹⁾, ypač į jos 31 straipsnio 3 dalį,

kadangi:

- (1) apskaičiuojant tiesiogines išlaidas galima atsižvelgti į spartesnio atnaujinimo arba priežiūros poreikį, kuris atsiranda dėl intensyvesnio tinklo naudojimo, tačiau turi būti užtikrinama, kad bus įtraukiamos tik tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamos išlaidos;
- (2) eksploatuoti tinklus įpareigoti infrastruktūros valdytojai susiduria su efektyviam valdymui ir išlaidų kontrolei kliudančiais apribojimais. Todėl valstybės narės turėtų turėti galimybę tiesiogines išlaidas nustatyti pagal efektyvaus paslaugų teikimo išlaidas;
- (3) nustatant mokestį už naudojamąsi bėgių keliais pagal išlaidas, kurios tiesiogiai patirtos dėl traukinių eksploatavimo, infrastruktūros valdytojas neturėtų nei patirti su traukinių eksploatavimu susijusių gryųjų finansinių nuostolių, nei gauti grynosios finansinės naudos;
- (4) ankstesnio laikotarpio turto vertės turėtų būti grindžiamos infrastruktūros valdytojo už turto įsigijimą sumokėtomis sumomis su sąlyga, kad infrastruktūros valdytojas lieka atsakingas už tokias sumas;
- (5) infrastruktūros valdytojui neturėtų būti leidžiama susigrąžinti investicijų į turtą išlaidų, jei nėra prievolės tas išlaidas atlyginti;
- (6) kadangi tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamų išlaidų apskaičiavimo tvarka turėtų būti taikoma visoje Sąjungoje, ta tvarka turėtų būti suderinama su infrastruktūros valdytojų taikomomis esamomis infrastruktūros išlaidų apskaitos sistemomis ir išlaidų duomenimis;
- (7) prognozuojamų išlaidų ir veiksmingumo lygių naudojimas neturėtų įprastomis verslo sąlygomis lemti tiesioginių išlaidų, mokesčių už naudojamąsi bėgių keliais padidėjimo ir ilgainiui neveiksmingo tinklo naudojimo. Todėl turėtų būti naudojamos ankstesnio laikotarpio turto vertės, o į einamojo laikotarpio vertes galėtų būti atsižvelgiama tik tuo atveju, jei apie ankstesnio laikotarpio vertes neturima duomenų arba jei einamojo laikotarpio vertės yra mažesnės. Kita vertus, galėtų būti naudojamos apytikrės arba pakaitinės vertės, prognozuojamos išlaidos ir prognozuojami veiksmingumo lygiai, tačiau infrastruktūros valdytojas reguliavimo institucijai turi pranešti apie tų išlaidų ir veiksmingumo lygių nustatymo metodą ir įrodyti, kad jie nustatyti objektyviai;
- (8) infrastruktūros valdytojui turėtų būti leidžiama į savo tiesioginių išlaidų skaičiavimus įtraukti tik išlaidas, kurias jis gali objektyviai ir patikimai pagrįsti kaip tiesiogiai patirtas dėl traukinių eksploatavimo. Pavyzdžiui, geležinkelio kelio signalizacijos įrangos ir signalizacijos postų dėvėjimuisi eismas poveikio nedaro, todėl jam neturėtų būti taikomas tiesioginėmis išlaidomis grindžiamas mokestis⁽²⁾. Tačiau kai kurios dalys (pavyzdžiui, iešmų infrastruktūra) dėl traukinių eksploatavimo nusidėvi, todėl joms iš dalies turėtų būti taikomas tiesioginėmis išlaidomis grindžiamas mokestis. Traukiniuose ir infrastruktūroje vis plačiau diegiami jutikliai galėtų suteikti papildomos informacijos apie faktinį traukinių eksploatavimo sukeltą dėvėjimąsi;
- (9) Teisingumo Teismas priėmė sprendimą dėl tiesioginių išlaidų, patirtų dėl traukinių eksploatavimo, apskaičiavimo⁽³⁾. Į tą sprendimą atsižvelgiama šiame reglamente;

⁽¹⁾ OL L 343, 2012 12 14, p. 32.

⁽²⁾ Atliekant CATRIN tyrimą apžvelgti skirtingi infrastruktūros charakteristikų, į kurias atsižvelgiama septynių ES infrastruktūros valdytojų ekonometrinuose geležinkelių išlaidų tyrimuose, tyrimai. Šeši iš septynių infrastruktūros valdytojų nemanė, kad eismo valdymas ar signalizacija yra svarbi charakteristika jų ekonometriniais išlaidų tyrimams (žr. 13 lentelę, CATRIN tyrimo 1-as planinis rezultatas, p. 40).

⁽³⁾ Teismo sprendimo *Komisija prieš Lenkiją*, C-512/10, ECLI:ES:C:2013:338, 82, 83 ir 84 punktai.

- (10) elektros tiekimo įranga (pavyzdžiui, kabeliai ir transformatoriai) paprastai dėl traukinių eksploatavimo nenusidėvi. Ji taip pat nėra veikiamą trinties ar kito traukinių eksploatavimo sukulto poveikio. Todėl šios elektros tiekimo įrangos išlaidos neturėtų būti įtraukiamos į išlaidų, tiesiogiai patirtų dėl traukinių eksploatavimo, skaičiavimus. Tačiau dėl elektrinių traukinių sukeltos trinties ir elektros lankų nusidėvi kontaktinė priemonė (orinės linijos laidas arba elektrifikuotas trečiasis bėgis). Todėl dalis šių kontaktinių priemonių priežiūros ir atnaujinimo išlaidų galėtų būti laikomos dėl traukinių eksploatavimo tiesiogiai patirtomis išlaidomis. Elektros ir mechaninius įtempius sukeliantis eismas gali tiesiogiai nulemti kitų orinių linijų įrangos elementų priežiūros ir atnaujinimo išlaidų padidėjimą;
- (11) tam tikromis konstrukcijos charakteristikomis pasižyminčių riedmenų arba geležinkelio linijų naudojimas lemia tai, kad dėl traukinių eksploatavimo patiriamos tiesioginės išlaidos yra skirtingo dydžio. Kad būtų atsižvelgta į tuos skirtumus, valstybės narės gali leisti savo infrastruktūros valdytojams, atsižvelgiant į, *inter alia*, geriausią tarptautinę patirtį, moduluoti vidutines tiesiogines išlaidas;
- (12) vadovaujantis gerai žinomu ekonomikos principu, ribinėmis išlaidomis grindžiami naudotojo mokesčiai garantuoja optimalų veiksmingą turimų infrastruktūros pajėgumų naudojimą. Todėl tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patirtų išlaidų skaičiavimams infrastruktūros valdytojas gali nuspręsti naudoti ribines išlaidas kaip pakaitinį kintamąjį;
- (13) be to, remiantis tarptautine geriausia patirtimi ⁽¹⁾, nustatyti infrastruktūros naudojimo ribinių išlaidų apskaičiavimo metodai ir modeliai (pavyzdžiui, ekonometrinis ar inžinerinis modeliavimas). Geriausia tarptautinė patirtis bus ir toliau plėtojama, nes bus atliekama tolesnė nepriklausoma analizė ir moksliniai tyrimai (juos tikrins nuo infrastruktūros valdytojo nepriklausančios įstaigos, pavyzdžiui, reguliavimo institucijos), įskaitant analizę ir mokslinius tyrimus, kurie dėl tam tikrų infrastruktūros charakteristikų gali būti susiję su konkrečia valstybe nare. Todėl tuos modelius infrastruktūros valdytojui turėtų būti leidžiama naudoti nustatant dėl traukinių eksploatavimo patirtas tiesiogines išlaidas;
- (14) įvairūs ekonometrinio ar inžinerinio modeliavimo metodai galėtų užtikrinti didesnę tiesioginių arba ribinių infrastruktūros naudojimo išlaidų apskaičiavimo tikslumą. Tačiau išlaidų modeliavimui būtini geresnės kokybės duomenys ir didesnė kompetencija, nei taikant metodus, pagal kuriuos iš visų išlaidų išskaičiuojamos tam tikrų kategorijų išlaidos, kurios į traukinių eksploatavimo tiesioginių išlaidų skaičiavimus neįtraukiamos. Be to, reguliavimo institucijos dar gali būti nepajėgios patikrinti, ar konkretūs skaičiavimai atitinka Direktyvos 2012/34/ES nuostatas. Todėl, jei šių griežtesnių reikalavimų laikomasi, infrastruktūros valdytojui turėtų būti suteikta teisė apskaičiuoti tiesiogines išlaidas taikant ekonometrinį arba inžinerinį modeliavimą (arba juos abu);
- (15) reguliavimo institucijos turėtų turėti galimybę pagal infrastruktūros valdytojo pateiktą informaciją patikrinti, ar skirtingi mokesčių nustatymo principai taikomi nuosekliai. Todėl Direktyvos 2012/34/ES IV priede reikalaujama, kad infrastruktūros valdytojas tinklo nuostatuose išsamiai apibūdintų metodologiją, taisykles ir tam tikrais atvejais išlaidų ir mokesčių skaičiavimo sistemas;
- (16) atliekant tarptautinius tyrimus ⁽²⁾, glaudžiai bendradarbiaujant su infrastruktūros valdytojais, buvo apskaičiuotos tiesioginių vieneto išlaidų vertės. Nors atliekant šiuos tyrimus nagrinėti įvairūs metodai, taikomi valstybėse narėse įvairios sudėties riedmenų parkams ir skirtingoms paskirties vietoms, daugeliu atvejų tiesioginių išlaidų vertė buvo mažesnė nei 2 EUR (2005 m. kainomis ir valiutų kursais, taikant tinkamą kainų indeksą) vienam 1 000 t sveriančio traukinio nuvažiuotam traukinio kilometrui. Siekiant sumažinti reguliavimo institucijoms tenkančią administracinę naštą, tais atvejais, kai tiesioginių išlaidų vertė nesiekia minėto dydžio, neturėtų būti reikalaujama tokio pat tų išlaidų skaičiavimo išsamumo;
- (17) dėl įvairių priežasčių (pavyzdžiui, didesnio našumo, naujų technologijų taikymo ar geresnio išlaidų priežasčių suvokimo) tiesioginių išlaidų skaičiavimai turėtų būti reguliariai atnaujinami ar peržiūrimi vadovaujantis, *inter alia*, geriausia tarptautine patirtimi;
- (18) atsižvelgiant į tai, kad geležinkelio įmonėms reikia nuspėjamų apmokestinimo sistemų ir kad jos turi pagrįstų lūkesčių dėl infrastruktūros mokesčių raidos, infrastruktūros valdytojas traukinius eksploatuojančioms geležinkelio įmonėms, kurių mokesčiai gali gerokai padidėti peržiūrėjus dabartinės skaičiavimų tvarkos įgyvendinimą, turėtų pateikti laipsniško įgyvendinimo planą (jei tokio laipsniško įgyvendinimo plano reikalauja reguliavimo institucija);
- (19) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka Direktyvos 2012/34/ES 62 straipsnio 1 dalyje nurodyto komiteto nuomonę,

⁽¹⁾ VTI koordinuoto CATRIN tyrimo D1 planinis rezultatas (2008 m. kovo mėn., p. 37–54 ir p. 82–84).

⁽²⁾ Lidso universiteto koordinuojamas GRACE projektas, D7 planinis rezultatas „Generalisation of marginal social cost estimates“, p. 22, 23.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatoma tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamų išlaidų apskaičiavimo tvarka, kuri būtina norint nustatyti mokesčius už minimalų prieigos paketą ir prieigą prie infrastruktūros, jungiančios paslaugų įrenginius, kaip nurodyta Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalyje.
2. Šis reglamentas taikomas nedarant poveikio Direktyvos 2012/34/EB 8 straipsnio nuostatomis dėl infrastruktūros finansavimo ar infrastruktūros valdytojo pajamų ir išlaidų pusiausvyros.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- (1) tiesioginės išlaidos – dėl traukinių eksploatavimo tiesiogiai patiriamos išlaidos;
- (2) tiesioginės vieneto išlaidos – tiesioginės išlaidos, tenkančios traukinio nuvažiuotam kilometrui, riedmens nuvažiuotam kilometrui, traukinio nuvažiuotam bruto tonkilometriui arba jų deriniui;
- (3) išlaidų centras – į infrastruktūros valdytojo apskaitos sistemą įtrauktas padalinys, kuriam priskiriamos išlaidos tiesiogiai arba netiesiogiai susiejamos su tinkama parduoti paslauga.

3 straipsnis

Tiesioginės viso tinklo išlaidos

1. Tiesioginės viso tinklo išlaidos apskaičiuojamos kaip išlaidų minimaliam prieigos paketui ir prieigai prie infrastruktūros, jungiančios paslaugų įrenginius, teikti ir 4 straipsnyje nurodytų į traukinių eksploatavimo tiesioginių išlaidų skaičiavimus neįtraukiamų išlaidų skirtumas.
2. Valstybė narė gali nuspręsti, kad infrastruktūros valdytojas 1 dalyje nurodytas tiesiogines viso tinklo išlaidas skaičiuotų pagal efektyvaus paslaugų teikimo išlaidas.
3. Tiesioginėms viso tinklo išlaidoms apskaičiuoti naudojama turto vertė yra grindžiama ankstesnio laikotarpio vertėmis arba, jei apie tokias vertes duomenų neturima ar einamojo laikotarpio vertės yra mažesnės, – einamojo laikotarpio vertėmis. Ankstesnio laikotarpio turto vertės grindžiamos sumomis, kurias infrastruktūros valdytojas sumokėjo ir įformino dokumentais išsigydamas tą turtą. Skolos likvidavimo atveju, kai visą infrastruktūros valdytojo skolą arba jos dalį perima kitas subjektas, infrastruktūros valdytojas atitinkamą taip likviduojamos skolos sumos dalį panaudoja savo turto vertei ir atitinkamoms tiesioginėms viso tinklo išlaidoms sumažinti. Nukrypstant nuo pirmojo sakinio, infrastruktūros valdytojas gali naudoti vertes (įskaitant apytikres vertes, einamojo laikotarpio vertes ar pakaitines vertes), jei jas galima skaidriai, patikimai ir objektyviai išmatuoti ir tinkamai pagrįsti reguliavimo institucijai.
4. Nepažeidžiant 4 straipsnio, jeigu infrastruktūros valdytojas gali skaidriai, patikimai ir objektyviai išmatuoti vertes ir, remdamasis, *inter alia*, geriausia tarptautine patirtimi, įrodyti, kad išlaidos yra tiesiogiai patirtos dėl traukinių eksploatavimo, tai į savo tiesioginių viso tinklo išlaidų skaičiavimus jis gali įtraukti, visų pirma, šias išlaidas:
 - a) su tam tikram geležinkelių linijos ruožui toliau eksploatuoti reikalingais darbuotojais susijusias išlaidas, jei pareiškėjas prašo leisti teikti tam tikrą vežimo geležinkeliais paslaugą ne pagal įprastinį tos geležinkelių linijos eksploatavimo tvarkaraštį;
 - b) su iešmų infrastruktūra (įskaitant iešmus ir kryžmes), kuri gali nusidėvėti dėl traukinių eksploatavimo, susijusių išlaidų dalį;

- c) su orinės linijos laido arba elektrifikuoto trečiojo bėgio (arba abiejų) ir pagalbinės orinių linijų įrangos atnaujinimu ir priežiūra susijusių išlaidų, tiesiogiai patirtų dėl traukinių eksploatavimo, dalį;
- d) su darbuotojais, kurie būtini rengiant traukinių linijų skirstymą ir tvarkaraštį, susijusias išlaidas, tiesiogiai patirtas dėl traukinių eksploatavimo.

5. Išlaidos, kurios pagal šį straipsnį įtraukiamos į skaičiavimus, grindžiamos infrastruktūros valdytojo atliktais arba planuojamais mokėjimais. Pagal šį straipsnį apskaičiuojamos išlaidos matuojamos arba prognozuojamos nuosekliai, remiantis to paties laikotarpio duomenimis.

4 straipsnis

Į traukinių eksploatavimo tiesioginių išlaidų skaičiavimus neįtraukiamos išlaidos

1. Infrastruktūros valdytojas į tiesioginių viso tinklo išlaidų skaičiavimą neįtraukia, visų pirma, šių išlaidų:
 - a) su paslaugų teikimu tam tikrame geležinkelio linijos ruože susijusių fiksuotųjų išlaidų, kurias infrastruktūros valdytojas patiria net tuo atveju, jei nėra traukinių eismo;
 - b) išlaidų, kurios nesusijusios su infrastruktūros valdytojo atliktais mokėjimais. Išlaidų ar išlaidų centrų, tiesiogiai nesusijusių su minimalaus prieigos paketo arba prieigos prie infrastruktūros, jungiančios paslaugų įrenginius, teikimu;
 - c) žemės įsigijimo, pardavimo, valybos, žemės rekultivavimo ar nuomos arba kito ilgalaikio turto įsigijimo, pardavimo, išmontavimo, valybos ar nuomos išlaidų;
 - d) viso tinklo pridėtinių išlaidų, įskaitant pridėtinius atlyginimus ir pensijas;
 - e) finansavimo išlaidų;
 - f) su technologijų pažanga ar senėjimu susijusių išlaidų;
 - g) nematerialiojo turto išlaidų;
 - h) su geležinkelio kelio jutikliais, geležinkelio kelio ryšio įranga ir signalizacijos įranga susijusių išlaidų, jei jos nėra tiesiogiai patirtos dėl traukinių eksploatavimo;
 - i) išlaidų, susijusių su informacine įranga, ne geležinkelio kelio ryšio įranga arba telekomunikacijų įranga;
 - j) išlaidų, susijusių su pavieniais *force majeure* atvejais, avarijomis ir paslaugų teikimo sutrikimais, nepažeidžiant Direktyvos 2012/34/ES 35 straipsnio;
 - k) su traukos srovei būtina elektros tiekimo įranga susijusių išlaidų, jei jos nėra tiesiogiai patirtos dėl traukinių eksploatavimo. Į tiesiogines traukinių, kuriems elektros tiekimo įranga nebūtina, eksploatavimo išlaidas neįtraukiamos elektros tiekimo įrangos naudojimo išlaidos;
 - l) išlaidų, susijusių su Direktyvos 2012/34/ES II priedo 1 punkto f papunktyje nurodytos informacijos teikimu, išskyrus atvejus, kai jos patirtos dėl traukinių eksploatavimo;
 - m) administracinių išlaidų, susijusių su Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 5 dalyje ir 32 straipsnio 4 dalyje nurodytomis diferencijuotų mokesčių sistemomis;
 - n) nuvertėjimo, kuris nėra nustatomas atsižvelgiant į faktinį infrastruktūros nusidėvėjimą dėl traukinių eksploatavimo;
 - o) civilinės infrastruktūros priežiūros ir atnaujinimo išlaidų, kurios nėra tiesiogiai patirtos dėl traukinių eksploatavimo, dalies.
2. Jei infrastruktūros valdytojas gavo lėšų investicijoms į konkrečią infrastruktūrą finansuoti, kurių grąžinti jis neprivalo, ir jei į tokias investicijas atsižvelgiama apskaičiuojant tiesiogines išlaidas, nepažeidžiant Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio, dėl tokių investicijų išlaidų neturi būti didinamas mokesčių dydis.
3. Išlaidos, kurios pagal šį straipsnį neįtraukiamos į skaičiavimus, matuojamos arba prognozuojamos atsižvelgiant į 3 straipsnio 5 dalyje nurodytą laikotarpį.

5 straipsnis

Tiesioginių vieneto išlaidų apskaičiavimas ir moduliavimas

1. Infrastruktūros valdytojas apskaičiuoja viso tinklo vidutinės tiesiogines vieneto išlaidas, padalydamas tiesiogines viso tinklo išlaidas iš bendro prognozuojamo arba faktinio riedmens nuvažiuotų kilometrų, traukinio nuvažiuotų kilometrų arba bruto tonkilometrų skaičiaus.

Arba, jei infrastruktūros valdytojas Direktyvos 2012/34/ES 55 straipsnyje nurodytai reguliavimo institucijai įrodo, kad 2 dalyje minimos vertės arba parametrai labai skiriasi skirtingose jo tinklo dalyse, padalijęs savo tinklą į tokias dalis, tinklo infrastruktūros valdytojas savo tinklo dalims vidutinės tiesiogines vieneto išlaidas apskaičiuoja padalydamas šių tinklo dalių tiesiogines išlaidas iš bendro prognozuojamo arba faktinio riedmens nuvažiuotų kilometrų, traukinio nuvažiuotų kilometrų arba bruto tonkilometrų skaičiaus. Prognozės laikotarpis gali apimti kelerius metus.

Apskaičiuodamas vidutinės tiesiogines vieneto išlaidas infrastruktūros valdytojas gali naudoti riedmens nuvažiuotų kilometrų, traukinio nuvažiuotų kilometrų arba bruto tonkilometrų derinį su sąlyga, kad dėl tokio skaičiavimo metodo nepakis tiesioginis priežastinis ryšys su traukinių eksploatavimu. Nepažeidžiant 3 straipsnio 3 dalies, infrastruktūros valdytojas gali naudoti faktines arba prognozuojamas išlaidas.

2. Valstybės narės infrastruktūros valdytojui gali leisti moduluoti vidutinės tiesiogines vieneto išlaidas, kad būtų galima atsižvelgti į skirtingą infrastruktūros dėvėjimosi lygį; vadovaujamosi vienu ar keliais tokiais parametrais:

- a) traukinio ilgio ir (arba) traukinio riedmenų skaičiumi;
- b) traukinio mase;
- c) riedmens tipu, visų pirma riedmens neamortizuotąją masę;
- d) traukinio greičiu;
- e) variklinio riedmenų vieneto traukos jėga;
- f) ašies apkrova ir (arba) ašių skaičiumi;
- g) užregistruotu rato iščiuožų skaičiumi arba veiksmingu įrangos naudojimu, siekiant išvengti ratų slydimo;
- h) riedmenų išilginiu standumu ir bėgių kelių veikiančiomis horizontaliosiomis jėgomis;
- i) suvartota ir išmatuota elektros energija arba pantografų ar kontaktinių trinkelų dinamika kaip parametru, naudojamu nustatant mokestį už orinių linijų laidų ar elektrinių bėgių nusidėvėjimą;
- j) bėgių kelio parametrais, visų pirma spinduliais;
- k) visais kitais su išlaidomis susijusiais parametrais, jei infrastruktūros valdytojas reguliavimo institucijai gali įrodyti, kad kiekvieno tokio parametro vertės (įskaitant prireikus kiekvieno tokio parametro pokyčius) yra objektyviai išmatuotos ir užregistruotos.

3. Tiesioginių vieneto išlaidų moduliavimas neturi lemti 3 straipsnio 1 dalyje nurodytų tiesioginių viso tinklo išlaidų padidėjimo.

4. Papildomos išlaidos, patirtos dėl infrastruktūros valdytojo inicijuoto traukinių nukreipimo kitu maršrutu (numatyto tvarkaraštyje arba ne), neįtraukiamos į tiesiogines šių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo išlaidas. Pirmasis sakinytis netaikomas, jei geležinkelio įmonei šias papildomas išlaidas atlygina infrastruktūros valdytojas arba jei nukreipimą kitu maršrutu lėmė pagal Direktyvos 2012/34/ES 46 straipsnį taikoma derinimo procedūra.

5. Bendras riedmens nuvažiuotų kilometrų, traukinio nuvažiuotų kilometrų, bruto tonkilometrų arba jų derinio skaičius, kuris naudojamas pagal šį straipsnį atliekant skaičiavimus, matuojamas arba prognozuojamas atsižvelgiant į 3 straipsnio 5 dalyje nurodytą ataskaitinį laikotarpį.

6 straipsnis

Išlaidų modeliavimas

Nukrypstant nuo 3 straipsnio 1 dalies ir 5 straipsnio 1 dalies pirmojo sakinio, infrastruktūros valdytojas tiesiogines vieneto išlaidas gali apskaičiuoti taikydamas tvirtais įrodymais pagrįstą ekonometrinį arba inžinerinį išlaidų modeliavimą, jei reguliavimo institucijai jis gali įrodyti, kad į tiesiogines vieneto išlaidas įtrauktos tik dėl traukinių eksploatavimo

patirtos tiesioginės išlaidos ir, visų pirma, neįtraukta jokių 4 straipsnyje nurodytų išlaidų. Reguliavimo institucija gali pareikalausti, kad tiesiogines vieneto išlaidas palyginimo tikslais infrastruktūros valdytojas apskaičiuotų pagal 3 straipsnio 1 dalį ir 5 straipsnio 1 dalį arba taikydamas pirmajame sakinyje nurodytą išlaidų modeliavimą.

7 straipsnis

Supaprastintas tikrinimas

1. Jeigu 3 straipsnio 1 dalyje nurodytos tiesioginės viso tinklo išlaidos arba tiesioginės išlaidos, apskaičiuotos taikant 6 straipsnyje nurodytą modeliavimą, padaugintos iš ataskaitiniu laikotarpiu traukinio nuvažiuotų kilometrų, riedmens nuvažiuotų kilometrų ir (arba) bruto tonkilometrų skaičiaus, atitinka arba mažiau nei 15 % visų priežiūros ir atnaujinimo išlaidų, arba mažiau nei kartu sudėtų 10 % priežiūros išlaidų ir 20 % atnaujinimo išlaidų, reguliavimo institucija Direktyvos 2012/34/ES 56 straipsnio 2 dalyje nurodytą tiesioginių viso tinklo išlaidų skaičiavimų tikrinimą gali atlikti supaprastinta tvarka. Valstybės narės gali nuspręsti šioje dalyje nurodytus procentinius dydžius padidinti ne daugiau kaip dvigubai.
2. Reguliavimo institucija gali pritarti 5 straipsnio 1 dalyje nurodytam vidutinių tiesioginių vieneto išlaidų skaičiavimui, 5 straipsnio 2 dalyje nurodytomis moduluotoms vidutinėms tiesioginėms vieneto išlaidoms ir (arba) 6 straipsnyje nurodytam išlaidų moduliavimui, kuriems taikomi šio straipsnio 1 dalyje nurodyti tikrinimai, jei vidutinės tiesioginės išlaidos vienam 1 000 tonų sveriančio traukinio nuvažiuotam traukinio kilometrui sudaro ne daugiau kaip 2 EUR (2005 m. kainomis ir valiutų kursais, taikant tinkamą kainų indeksą).
3. 1 ir 2 dalyse nurodyti supaprastinti tikrinimai atliekami nepriklausomai vienas nuo kito. Atliekant supaprastintus tikrinimus neturi būti pažeidžiami Direktyvos 2012/34/ES 31 ir 56 straipsniai.
4. Reguliavimo institucija nustato išsamią supaprastintų tikrinimų tvarką.

8 straipsnis

Apskaičiavimo metodo peržiūra

Infrastruktūros valdytojas reguliariai atnauja savo tiesioginių išlaidų apskaičiavimo metodą, atsižvelgdamas, *inter alia*, į geriausią tarptautinę patirtį.

9 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Infrastruktūros valdytojas tiesioginių išlaidų apskaičiavimo metodą ir, jei reikia, laipsniško įgyvendinimo planą reguliavimo institucijai pateikia ne vėliau kaip 2017 m. liepos 3 d.

10 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2015 m. rugpjūčio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2015 m. birželio 12 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER