

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2015/909**(2015. gada 12. jūnijs)****par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 31. panta 3. punktu,

tā kā:

- (1) Vajadzību pēc paātrinātas atjaunošanas vai palielināta uzturēšanas darbu apjoma, kas izriet no daudz intensīvākas tīkla izmantošanas, var ņemt vērā, aprēķinot tiešās izmaksas, ja tiek nodrošināts, ka ir iekļautas tikai izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.
- (2) Infrastruktūras pārvaldītājiem ir pienākums nodrošināt tīklu darbību, un vienlaikus tie saskaras ar ierobežojumiem, kas traucē efektīvu pārvaldību un izmaksu kontroli. Tādējādi dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai noteikt tiešās izmaksas vienādā līmenī ar efektīvas pakalpojumu sniegšanas izmaksām.
- (3) Sliežu ceļu piekļuves maksas noteikšanai to izmaksu līmeni, kuras tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, nevajadzētu izraisīt infrastruktūras pārvaldītājam ne neto finansiālus zaudējumus, ne neto finansiālus ieguvumus no vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas.
- (4) Vēsturiskās aktīvu vērtības pamatā vajadzētu būt summām, ko infrastruktūras pārvaldītājs samaksājis par aktīvu iegādi, ar nosacījumu, ka infrastruktūras pārvaldītājs paliek atbildīgs par šīm summām.
- (5) Infrastruktūras pārvaldītājs nedrīkst atgūt ieguldījumu izmaksas aktīvos, ja tam nav pienākuma atmaksāt šīs izmaksas.
- (6) Tā kā izmaksu, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, aprēķināšanas kārtību, būtu jāpiemēro visā Savienībā, tām vajadzētu būt saderīgām ar esošajām infrastruktūras izmaksu uzskaites sistēmām un izmaksu datiem, ko pielieto infrastruktūras pārvaldītāji.
- (7) Parastos komercdarbības apstākļos prognozēto izmaksu un darbības rezultātu līmeņu pielietošanai nevajadzētu paaugstināt aprēķināto tiešo izmaksu un maksas par piekļuvi sliežu ceļiem līmeni un šķietami pazemināt tīkla izmantošanas efektivitāti. Tādēļ būtu jāpiemēro vēsturiskās aktīvu vērtības, un tikai tad, ja šādas vērtības nav pieejamas vai ja pašreizējās vērtības ir mazākas, varētu ņemt vērā pašreizējās vērtības. Kā alternatīvu varētu izmantot aplēstās vai aizvietošanas vērtības, izmaksu prognozes un darbības rezultātu līmeņa prognozes, ja infrastruktūras pārvaldītājs regulatīvajai iestādei pamato, kā tās noteiktas un ka tās noteiktas objektīvi.
- (8) Infrastruktūras pārvaldītājam būtu jāļauj iekļaut tiešo izmaksu aprēķinā tikai tās izmaksas, par kurām tas var objektīvi un korekti pierādīt, ka tās ir tieši izraisījuši vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšana. Piemēram, sliežu ceļa signālu un signalizācijas posteņu fiziskais nolietojums nemainās atkarībā no satiksmes, un tādēļ to nevajadzētu iekļaut uz tiešo izmaksu pamata veidotā maksā ⁽²⁾. Turpretī tādas infrastruktūras vietas kā pārmijas ir pakļautas fiziskajam nolietojumam vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas dēļ un tādēļ to izmaksas daļēji ir iekļaujamas uz tiešo izmaksu pamata veidotā maksā. Tā kā vilcienos un infrastruktūrā arvien plašāk izmanto sensorus, tie varētu sniegt papildu informāciju par faktisko fizisko nolietojumu, ko izraisa vilcienu satiksmes pakalpojumi.
- (9) Tiesa pasludināja spriedumu par to, kā aprēķināt tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus ⁽³⁾. Šajā regulā minēto spriedumu ņem vērā.

⁽¹⁾ OVL 343, 14.12.2012., 32. lpp.

⁽²⁾ Pētījumā CATRIN sniegts konceptīvs pārskats par dažādiem to infrastruktūras parametru pētījumiem, ko izmanto septiņu ES infrastruktūras pārvaldītāju ekonometriskajos dzelzceļa izmaksu pētījumos. Seši no septiņiem infrastruktūras pārvaldītājiem neuzskatīja satiksmes pārvaldību un signalizāciju par atbilstīgu parametru izmaksu ekonometriskajiem pētījumiem (sk. 13. tabulu, CATRIN pētījuma 1. rezultāts, 40. lpp.).

⁽³⁾ Tiesas spriedums Komisija/Polija, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, 82., 83. un 84. punkts.

- (10) Elektroapgādes iekārtas, piemēram, kabeli vai transformatori, parasti nav pakļauti fiziskajam nolietojumam, ko izraisa vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšana. Tie nav pakļauti ne berzei, ne citai ietekmei, ko rada vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšana. Tāpēc elektroapgādes iekārtu izmaksas nav jāiekļauj to izmaksu aprēķinā, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Tomēr vilcieni, ja tie izmanto elektrisko vilci, ar berzi un elektriskajiem lokiem, ko tie rada, nolieto kontaktelementu (kontaktvadu vai elektrificēto kontaktsliedi). Tādējādi daļu no šo kontaktelementu uzturēšanas un atjaunošanas izmaksām var uzskatīt par tādām, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Arī citu kontakttīkla sastāvdaļu uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas var palielināties vilcienu satiksmes elektriskās un mehāniskās spriedzes tiešās ietekmes dēļ.
- (11) Ritekļu vai dzelzceļa līniju ar konkrētām konstrukcijas īpatnībām izmantošana rada dažāda līmeņa tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Lai atspoguļotu šīs atšķirības, dalībvalstis var ļaut infrastruktūras pārvaldītājiem modulēt vidējās tiešās izmaksas, cita starpā ievērojot labāko starptautisko praksi.
- (12) Plaši atzīts ekonomikas princips ir tāds, ka maksas, kas pamatojas uz robežizmaksām, nodrošina optimāli efektīvu pieejamās infrastruktūras jaudas izmantošanu. Tādējādi infrastruktūras pārvaldītājs var pieņemt lēmumu izmantot robežizmaksu aplēses, lai aprēķinātu tiešās izmaksas, kas tam radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.
- (13) Turklāt labākā starptautiskā praksē ⁽¹⁾ ir izveidotas infrastruktūras izmantošanas robežizmaksu aprēķināšanas metodes un modeļi, piemēram, ekonometriskā vai inženiertehniskā modelēšana. Tajā pašā laikā labākā starptautiskā prakse turpinās attīstīties, jo notiek dziļāka neatkarīga analīze un pētniecība, ieskaitot tādu, kas var attiekties tikai uz konkrēto dalībvalsti īpašo infrastruktūras parametru dēļ, ko apstiprina neatkarīgi no infrastruktūras pārvaldītāja, piemēram, regulatīvā iestāde. Tādēļ infrastruktūras pārvaldītājam būtu jāļauj izmantot šādus modeļus, lai noteiktu tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.
- (14) Dažādi ekonometriskās vai inženiertehniskās modelēšanas veidi varētu paaugstināt infrastruktūras izmantošanas tiešo izmaksu vai robežizmaksu aprēķina precizitātes pakāpi. Tomēr izmaksu modelēšanai ir vajadzīgs augstāks datu kvalitātes līmenis un pārbaude, nekā pielietojot metodes, kuru pamatā ir noteikto neattiecināmo izmaksu kategoriju atskaitīšana no pilnajām izmaksām. Turklāt regulatīvās iestādes varbūt vēl nespēj pārbaudīt konkrētu aprēķinu atbilstību Direktīvas 2012/34/ES noteikumiem. Tādējādi, ja šīs stingrākas prasības ir izpildītas, būtu jādod tiesības infrastruktūras pārvaldītājam aprēķināt tiešās izmaksas, pamatojoties uz ekonometrisko vai inženiertehnisko modelēšanu vai abu apvienojumu.
- (15) Regulatīvajām iestādēm būtu jāspēj pārbaudīt, vai dažādie maksas noteikšanas principi tiek piemēroti atbilstīgi informācijai, ko tām sniedz infrastruktūras pārvaldītājs. Tādēļ Direktīvas 2012/34/ES IV pielikumā ir noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītājs tikla pārskatā sīki izklāsta metodiku, noteikumus un vajadzības gadījumā mērogu, ko izmanto attiecībā uz izmaksām un maksām.
- (16) Starptautiskos pētījumos ⁽²⁾ vienības tiešo izmaksu vērtības ir rēķinātas ciešā sadarbībā ar infrastruktūras pārvaldītājiem. Lai gan šajos pētījumos tika analizētas dažādas metodes, ko dalībvalstīs izmantoja dažādiem ritošā sastāva formējumiem un dažādiem galamērķiem, tika konstatēts, ka vairākas vilcienkilometra tiešo izmaksu vērtības ir zem EUR 2 (pēc 2005. gada cenām un maiņas kursiem, piemērojot atbilstošu cenu indeksu) uz vienu 1 000 t smaga vilciena vilcienkilometru. Lai mazinātu administratīvo slogu regulatīvajām iestādēm, nebūtu jāprasa tikpat detalizēts tiešo izmaksu aprēķins, ja to vērtība ir zem šā līmeņa.
- (17) Dažādu iemeslu, piemēram, ražīguma pieauguma, jaunu tehnoloģiju ieviešanas vai labākas izpratnes par izmaksu cēloņiem, dēļ tiešo izmaksu aprēķins būtu regulāri jāatjaunina vai jāpārskata saskaņā ar, cita starpā, labāko starptautisko praksi.
- (18) Ņemot vērā to, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vajag paredzamas maksas aprēķināšanas sistēmas un pamatotas prognozes par infrastruktūras maksas izmaiņām, infrastruktūras pārvaldītājam būtu jānodrošina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri sniedz vilcienu satiksmes pakalpojumus, pakāpeniskas ieviešanas plāns, ja var paredzēt, ka to maksas būtiski palielināsies pēc pašreizējās aprēķina kārtības īstenošanas, ja šādu pakāpeniskas ieviešanas plānu pieprasa regulatīvā iestāde.
- (19) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 62. panta 1. punktā,

⁽¹⁾ CATRIN pētījuma D1. rezultāts, ko koordinē VTI, 2008. gada marts, 37.–54. lpp. un 82.–84. lpp.

⁽²⁾ GRACE projekts, ko koordinē Lidsas Universitāte, D7. rezultāts "Sociālās robežizmaksas aplēses vispārināšana", 22., 23. lpp.

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un piemērošanas joma

1. Šī regula izklāsta to izmaksu aprēķināšanas kārtību, kuras tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, nolūkā noteikt maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, kas minētas Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 3. punktā.
2. Šo regulu piemēro, neskarot noteikumus par infrastruktūras finansēšanu vai infrastruktūras pārvaldītāja ienākumu un izdevumu līdzsvaru, kas izklāstīti Direktīvas 2012/34/ES 8. pantā.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "tiešās izmaksas" ir izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus;
- 2) "vienības tiešās izmaksas" ir tiešās izmaksas uz vienu vilcienkilometru, ritekļkilometru, vilciena bruto tonnkilometru vai to apvienojumu;
- 3) "izmaksu centrs" ir saimnieciskā vienība infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības sistēmā, uz kuru attiecina izmaksas, lai tās tālāk tiktu tieši vai netieši attiecinātas uz tirgū piedāvātiem pakalpojumiem.

3. pants

Tiešās izmaksas visā tīklā

1. Tiešās izmaksas visā tīklā aprēķina kā starpību starp izmaksām, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, kā arī par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, un 4. pantā minētajām neattiecināmajām izmaksām.
2. Dalībvalsts var nolemt, ka infrastruktūras pārvaldītājs, lai aprēķinātu tiešās izmaksas visā tīklā, kā minēts 1. punktā, piemēro efektīvas pakalpojumu sniegšanas izmaksas.
3. Aktīvu vērtību, ko izmanto, lai visā tīklā aprēķinātu tiešās izmaksas, pamatā ir vēsturiskas vērtības vai, ja šādas vērtības nav pieejamas vai pašreizējās vērtības ir mazākas, tad izmanto pašreizējās vērtības. Aktīvu vēsturisko vērtību nosaka, pamatojoties uz summām, ko infrastruktūras pārvaldītājs samaksājis un iegrāmatojis šo aktīvu iegādes laikā. Saistību samazināšanas gadījumā, ja visas infrastruktūras pārvaldītāja saistības vai to daļu pārņem cita persona, infrastruktūras pārvaldītājs par samazināto saistību daļu attiecīgi samazina aktīvu vērtību un tai atbilstošās tiešās izmaksas visā tīklā. Atkāpjoties no pirmā teikuma, infrastruktūras pārvaldītājs var izmantot tādas vērtības kā aplēstā vērtība vai pašreizējā vērtība, vai aizvietošanas vērtība, ja tās var pārredzami, korekti un objektīvi novērtēt un pienācīgi pamatot regulatīvajai iestādei.
4. Neskarot 4. pantu, ja infrastruktūras pārvaldītājs var pārredzami, korekti un objektīvi izmērīt un uzskatāmi parādīt, pamatojoties uz, cita starpā, labāko starptautisko praksi, ka izmaksas ir tieši saistītas ar vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanu, infrastruktūras pārvaldītājs var jo īpaši iekļaut savu visa tīkla tiešo izmaksu aprēķinā šādas izmaksas:
 - a) izmaksas par konkrēta līnijas posma darbībai nepieciešamo personālu, ja pieteikuma iesniedzējs pieprasa veikt konkrētu vilcienu satiksmes pakalpojumu ārpus šīs līnijas parastā darbalaika;
 - b) tādu infrastruktūras vietu, tostarp pārmiju un krustojumu, izmaksu daļu, kas ir pakļautas vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas radītam fiziskajam nolietojumam;

- c) tādu kontaktvada vai elektrificētās kontaktsliedes, vai abu, kā arī kontakttīkla aprīkojuma atjaunošanas un uzturēšanas izmaksu daļu, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus;
 - d) izmaksas par personālu, kas vajadzīgs, lai sagatavotu vilcienu ceļu piešķiršanu un kustības grafiku, ciktāl tās ir tieši saistītas ar vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanu.
5. Izmaksu, ko izmanto aprēķinam saskaņā ar šo pantu, pamatā ir maksājumi, ko veicis infrastruktūras pārvaldītājs, vai to prognozes. Saskaņā ar šo pantu aprēķinātās izmaksas mēra vai prognozē, konsekventi pamatojoties uz datiem no viena un tā paša laika perioda.

4. pants

Neattiecināmās izmaksas

1. Infrastruktūras pārvaldītājs neiekļauj visa tīkla tiešo izmaksu aprēķinos jo īpaši šādas izmaksas:
 - a) fiksētās izmaksas, kas saistītas ar kāda līnijas posma darbības nodrošināšanu, kuras infrastruktūras pārvaldītājam ir jāsedz pat tad, ja vilcienu kustība nenotiek;
 - b) izmaksas, kas nav saistītas ar maksājumiem, ko veic infrastruktūras pārvaldītājs. Izmaksu vai izmaksu centrus, kas nav tieši saistīti ar minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu vai ar piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infras-truktūru ar apkalpes vietām;
 - c) zemes vai citu pamatlīdzekļu iegādes, pārdošanas, demontāžas, dekontaminācijas, rekultivācijas vai nomas izmaksas;
 - d) tīkla pieskaitāmās izmaksas, tostarp pieskaitāmās algas un pensijas;
 - e) finansēšanas izmaksas;
 - f) izmaksas, kas saistītas ar tehnoloģisko progresu vai novecošanos;
 - g) nemateriālo aktīvu izmaksas;
 - h) sliežu ceļu sensoru, sakaru iekārtu un signalizācijas iekārtu izmaksas, ja tās nav tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus;
 - i) informācijas izmaksas, ārpus sliežu ceļu sakaru un telesakaru aprīkojuma izmaksas;
 - j) izmaksas, kas saistītas ar atsevišķiem nepārvaramas varas gadījumiem, negadījumiem un pakalpojumu pārtrau-kumiem, neskarot Direktīvas 2012/34/ES 35. pantu;
 - k) vilces strāvas elektroapgādes iekārtu izmaksas, ja tās nav tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Tādu vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas tiešās izmaksas, kas neizmanto elektroapgādes iekārtas, neietvers elektroapgādes iekārtu izmantošanas izmaksas;
 - l) izmaksas, kas saistītas ar informācijas sniegšanu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 1. punkta f) apakšpunktu, izņemot, ja tās radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus;
 - m) administratīvās izmaksas, kas radušās, piemērojot diferencētas maksas shēmas, kas minētas Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 5. punktā un 32. panta 4. punktā;
 - n) amortizācija, kas nav noteikta, pamatojoties uz infrastruktūras faktisko fizisko nolietojumu vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas dēļ;
 - o) izmaksas par civilās infrastruktūras uzturēšanu un atjaunošanu, kas nav tieši saistītas ar vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanu.
2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs ir saņēmis finansējumu, lai finansētu konkrētus infrastruktūras ieguldījumus, kas tam nav jāatmaksā, un ja šādi ieguldījumi tiek ņemti vērā, aprēķinot tiešās izmaksas, tad izmaksas par šādiem ieguldījumiem nepalielina maksas līmeni, neskarot Direktīvas 2012/34/ES 32. pantu.
3. Izmaksas, kas izslēgtas no aprēķina saskaņā ar šo pantu, mēra vai prognozē, pamatojoties uz laika periodu, kas minēts 3. panta 5. punktā.

5. pants

Vienības tiešo izmaksu aprēķins un modulācija

1. Infrastruktūras pārvaldītājs aprēķina vienības vidējās tiešās izmaksas visam tīklam, dalot tiešās izmaksas visā tīklā ar prognozēto vai faktiski nobraukto ritekļkilometru, vilcienkilometru vai bruto tonnkilometru kopējo skaitu.

Alternatīvi, ja infrastruktūras pārvaldītājs pierāda regulatīvajai iestādei, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 55. pantā, ka vērtības vai parametri, kas minēti 2. punktā, ir būtiski atšķirīgi tā tīkla dažādās daļās un pēc tīkla sadalīšanas tādās daļās, infrastruktūras pārvaldītājs aprēķina vienības vidējās tiešās izmaksas šādai tīkla daļai, dalot šīs tīkla daļas tiešās izmaksas ar prognozēto vai faktiski ritekļkilometru, vilcienkilometru vai bruto tonnkilometru kopējo skaitu tajā. Prognozes periods var aptvert vairākus gadus.

Lai aprēķinātu vienības vidējās tiešās izmaksas, infrastruktūras pārvaldītājs var izmantot ritekļkilometru, vilcienkilometru un bruto tonnkilometru kombinācijas ar nosacījumu, ka šī aprēķina metode nemaina tiešo cēloņsakarību ar vilciena satiksmes pakalpojumu sniegšanu. Neskarot 3. panta 3. punktu, infrastruktūras pārvaldītājs var izmantot faktiskās vai prognozētās izmaksas.

2. Dalībvalstis var atļaut infrastruktūras pārvaldītājam modulēt vienības vidējās tiešās izmaksas, lai ņemtu vērā infrastruktūras atšķirīgo faktisko nolietojumu saskaņā ar vienu vai vairākiem šādiem parametriem:

- a) vilciena garums un/vai vilciena ritekļu skaits;
- b) vilciena masa,
- c) ritekļa tips, it īpaši tā neatsperotā masa;
- d) vilciena ātrums;
- e) motorizētās vienības vilces jauda;
- f) ass slodze un/vai asu skaits;
- g) riteņu izrāvuma vietu reģistrētais skaits vai iekārtu pret riteņa buksēšanu efektīva izmantošana;
- h) ritekļu garenstingrums un horizontālie spēki, kas ietekmē sliežu ceļu;
- i) patērētā un izmērītā elektroenerģija vai pantogrāfu vai kontaktkurpju dinamika kā parametrs maksas aprēķināšanai par kontaktvada vai elektrificētās kontaktsliedes fizisko nolietojumu;
- j) sliežu ceļa parametri, it īpaši rādiusi;
- k) citi ar izmaksām saistītie parametri, ja infrastruktūras pārvaldītājs regulatīvajai iestādei var pierādīt, ka katra šāda parametra vērtība, tostarp, attiecīgā gadījumā, arī katra šāda parametra izmaiņas, tiek objektīvi mērīta un reģistrēta.

3. Vienības tiešo izmaksu modulācija nedrīkst palielināt tiešās izmaksas visā tīklā, kā minēts 3. panta 1. punktā.

4. Papildu izmaksas, kas radušās, pēc infrastruktūras pārvaldītāja ierosinājuma plānoti vai citādi mainot vilcieni maršrutu, neiekļauj tiešajās izmaksās, kas radušās, sniedzot vilcieni satiksmes pakalpojumus. Pirmo teikumu nepiemēro tad, ja infrastruktūras pārvaldītājs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir atļidzinājis šīs papildu izmaksas vai maršruta maiņa izrietējusi no koordinācijas procedūras saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 46. pantu.

5. Ritekļkilometru, vilcienkilometru, bruto tonnkilometru kopskaitu vai to kombināciju, ko izmanto aprēķiniem saskaņā ar šo pantu, mēra vai prognozē, pamatojoties uz pārskata periodu, kas minēts 3. panta 5. punktā.

6. pants

Izmaksu modelēšana

Atkāpjoties no 3. panta 1. punkta un 5. panta 1. punkta pirmā teikuma, infrastruktūras pārvaldītājs var aprēķināt vienības tiešās izmaksas, izmantojot korekti pamatotu izmaksu ekonometrisko vai inženiertehnisko modelēšanu, ar nosacījumu, ka tas var pierādīt regulatīvajai iestādei, ka vienības tiešās izmaksas ietver tikai tiešās izmaksas, kas radušās,

sniedzot vilcieni satiksmes pakalpojumus, un neietver nekādas izmaksas, kas minētas 4. pantā. Regulatīvā iestāde var prasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs salīdzinājumam aprēķina vienības tiešās izmaksas saskaņā ar 3. panta 1. punktu un 5. panta 1. punktu vai izmantojot izmaksu modelēšanu saskaņā ar pirmo teikumu.

7. pants

Vienkāršota kontrole

1. Ja tiešās izmaksas visā tīklā, kas minētas 3. panta 1. punktā, vai tiešās izmaksas, ko aprēķina, pamatojoties uz 6. pantā minēto modelēšanu, reizinātas ar vilcienkilometru un/vai ritekļkilometru un/vai bruto tonnkilometru skaitu pārskata periodā, ir vai nu mazākas nekā 15 % no uzturēšanas un atjaunošanas pilnām izmaksām, vai mazākas nekā 10 % uzturēšanas izmaksu un 20 % atjaunošanas izmaksu summa, regulatīvā iestāde tiešo izmaksu visā tīklā aprēķina pārbaudi, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 56. panta 2. punktā, var veikt vienkāršotā veidā. Dalībvalstis var nolemt palielināt šajā daļā minētos procentus ne vairāk kā divkāršojot norādītās vērtības.
2. Regulatīvā iestāde var pieņemt vienības vidējo tiešo izmaksu aprēķinu, kas minēts 5. panta 1. punktā, un modulētās vienības vidējās tiešās izmaksas, kas minētas 5. panta 2. punktā, un/vai izmaksu modelēšanu, kas minēta 6. pantā, veicot vienkāršotu pārbaudi, kas minēta šā panta 1. punktā, ja vidējās tiešās izmaksas uz 1 000 t smaga vilciena vilcienkilometru nepārsniedz EUR 2 (pēc 2005. gada cenām un maiņas kursiem, piemērojot atbilstošu cenu indeksu).
3. Vienkāršotas pārbaudes, kas minētas 1. un 2. punktā, piemēro neatkarīgi vienu no otras. Vienkāršota pārbaude neskar Direktīvas 2012/34/ES 31. vai 56. pantu.
4. Regulatīvā iestāde nosaka vienkāršotās pārbaudes detalizētu saturu.

8. pants

Aprēķina pārskatīšana

Infrastruktūras pārvaldītājs regulāri atjaunina tiešo izmaksu aprēķinu metodi, cita starpā ņemot vērā labāko starptautisko praksi.

9. pants

Pārejas nosacījumi

Infrastruktūras pārvaldītājs regulatīvajai iestādei iesniedz tiešo izmaksu aprēķina metodi un, attiecīgā gadījumā, pakāpeniskas ieviešanas plānu ne vēlāk kā 2017. gada 3. jūlijā.

10. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2015. gada 1. augusta.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2015. gada 12. jūnijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER