

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/909**z dnia 12 czerwca 2015 r.****w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 31 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Do celów obliczania kosztów bezpośrednich można uwzględnić potrzebę szybszego prowadzenia remontów lub utrzymania wynikającą z bardziej intensywnego korzystania z sieci, pod warunkiem że uwzględnione zostaną jedynie koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu.
- (2) Zarządcy infrastruktury mają obowiązek obsługi sieci, mimo trudności, jakich przysparza skuteczne zarządzanie i kontrola kosztów. W związku z tym państwa członkowskie powinny mieć możliwość ustalania kosztów bezpośrednich na poziomie kosztów zapewnienia efektywnego świadczenia usługi.
- (3) Ustalanie opłat za dostęp do torów na poziomie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu nie powinno spowodować doświadczenia przez zarządcę infrastruktury straty finansowej netto lub zysku finansowego netto w wyniku przejazdu pociągu.
- (4) Historyczne wartości aktywów powinny opierać się na kwotach zapłaconych w celu nabycia aktywów przez zarządcę infrastruktury, pod warunkiem że zarządca infrastruktury pozostaje zobowiązany do zapłaty tych kwot.
- (5) Zarządca infrastruktury nie powinien mieć możliwości odzyskania kosztów inwestycji w aktywa, jeżeli nie jest on zobowiązany do zwrotu tych kosztów.
- (6) Ponieważ zasady obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu powinny mieć zastosowanie w całej Unii, powinny one być zgodne z istniejącymi systemami księgowania kosztów infrastruktury oraz z danymi dotyczącymi kosztów stosowanymi przez zarządców infrastruktury.
- (7) Wykorzystanie prognozowanych kosztów i poziomów wydajności nie powinno doprowadzić – w zwykłych warunkach gospodarczych – do wyższego poziomu kosztów bezpośrednich, opłat za dostęp do torów i nieefektywnego wykorzystywania sieci. W związku z tym należy stosować historyczne wartości aktywów, a jedynie w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne, lub gdy obecne wartości są niższe, można rozważyć wartości bieżące. Alternatywnie można stosować wartości szacunkowe lub zastępcze, prognozowane koszty i poziomy wydajności, pod warunkiem że zarządca infrastruktury wykaże organowi regulacyjnemu sposób ich ustalenia oraz że zostały one ustalone w sposób obiektywny.
- (8) Zarządca infrastruktury powinien mieć możliwość włączenia do obliczenia kosztów bezpośrednich jedynie tych kosztów, co do których może obiektywnie i rzetelnie wykazać, że wynikają one bezpośrednio z przejazdu pociągu. Na przykład zużycie sygnalizatorów przytorowych i nastawni nie różni się w zależności od natężenia ruchu i w związku z tym nie powinno wchodzić w zakres opłaty opartej na kosztach bezpośrednich ⁽²⁾. Natomiast niektóre części, takie jak infrastruktura punktowa, będą narażone na zużycie wskutek przejazdu pociągu, a zatem powinny zostać częściowo uwzględnione w opłatach opartych na kosztach bezpośrednich. W miarę powszechniejszego stosowania czujników w pociągach i infrastrukturze mogłyby one stanowić źródło dodatkowych informacji dotyczących rzeczywistego zużycia w wyniku wykonywania przewozów pociągami.
- (9) Trybunał Sprawiedliwości wydał wyrok w sprawie obliczania kosztów bezpośrednich ponoszonych w wyniku wykonywania przewozów pociągami ⁽³⁾. Niniejsze rozporządzenie bierze ten wyrok pod uwagę.

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ W badaniu CATRIN przedstawiono zarys różnych badań w odniesieniu do charakterystyki infrastruktury wykorzystanej w ekonometrycznych analizach kosztów kolejowych siedmiu unijnych zarządców infrastruktury. Sześciu na siedmiu zarządców infrastruktury nie uznaje zarządzania ruchem ani sygnalizacji za istotną cechę charakterystyczną swoich ekonometrycznych analiz kosztów (zob. tabela 13, rezultat 1 badania CATRIN, s. 40).

⁽³⁾ Wyrok Trybunału w sprawie Komisja przeciwko Polsce, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, pkt 82, 83 i 84.

- (10) Urządzenia zasilania elektrycznego, takie jak kable lub transformatory, zasadniczo nie ulegają zużyciu w wyniku przejazdu pociągu. Nie są one narażone na tarcie ani na inne skutki przejazdu pociągu. W związku z tym koszty zasilania elektrycznego nie powinny być włączone do obliczenia kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu. Jednakże pociągi, korzystając z trakcji elektrycznej, powodują zużycie elementów kontaktowych (przewód napowietrzny lub zelektryfikowana trzecia szyna) w wyniku tarcia i łuków elektrycznych. W związku z tym część kosztów utrzymania i remontów tych elementów można uznać za bezpośrednio poniesioną jako rezultat przejazdu pociągu. Koszty utrzymania i remontów innych elementów linii napowietrznej mogą również rosnać jako bezpośredni rezultat natężenia ruchu powodującego naprężenia mechaniczne i elektryczne.
- (11) Korzystanie z pojazdów lub linii kolejowych o określonych cechach konstrukcyjnych prowadzi do różnych poziomów kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu. Państwa członkowskie mogą zezwolić swoim zarządcom infrastruktury na różnicowanie średnich kosztów bezpośrednich, m.in. zgodnie z najlepszymi praktykami międzynarodowymi, w celu odzwierciedlenia tych różnic.
- (12) Zgodnie z utrwaloną zasadą ekonomiczną opłaty ponoszone przez użytkowników oparte na kosztach krańcowych zapewniają optymalne wykorzystanie dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury. W związku z tym zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o zastosowaniu zastępczo kosztów krańcowych do obliczenia kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu.
- (13) Ponadto w ramach najlepszych praktyk międzynarodowych⁽¹⁾ określono metody i modele, takie jak modelowanie ekonometryczne lub inżynierskie, w celu obliczenia kosztów krańcowych użytkownika infrastruktury. Jednocześnie najlepsze praktyki międzynarodowe będą nadal rozwijane w miarę prowadzenia kolejnych niezależnych analiz i badań (weryfikowanych niezależnie od zarządców infrastruktury, np. przez organ regulacyjny), w tym analiz i badań, które mogą być właściwe dla poszczególnych państw członkowskich ze względu na szczególne cechy infrastruktury. W związku z tym zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość wykorzystywania tego rodzaju modeli w celu określania kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu.
- (14) Różne rodzaje modelowania ekonometrycznego lub inżynierskiego mogą zapewniać wyższy stopień dokładności przy obliczaniu kosztów bezpośrednich lub kosztów krańcowych użytkownika infrastruktury. Jednakże modelowanie kosztów wymaga wyższego poziomu jakości danych i wiedzy technicznej, niż metody oparte na odjęciu niektórych niekwalifikowalnych kategorii kosztów od kosztów całkowitych. Ponadto organy regulacyjne mogą jeszcze nie mieć możliwości sprawdzenia zgodności konkretnych obliczeń z przepisami dyrektywy 2012/34/UE. W związku z powyższym, jeśli te bardziej rygorystyczne wymogi są spełnione, zarządca infrastruktury powinien mieć prawo do obliczania kosztów bezpośrednich na podstawie modelowania ekonometrycznego lub inżynierskiego, lub połączenia obu tych modeli.
- (15) Organy regulacyjne powinny mieć możliwość sprawdzenia, czy różne zasady naliczania opłat są stosowane zgodnie z informacjami przekazanymi im przez zarządcę infrastruktury. W związku z tym w załączniku IV do dyrektywy 2012/34/UE wymaga się, aby zarządca infrastruktury określił w regulaminie sieci metodologię, przepisy oraz, w stosownych przypadkach, skalę w odniesieniu do kosztów i opłat.
- (16) W międzynarodowych badaniach⁽²⁾ obliczono wartości bezpośrednich kosztów jednostkowych w ścisłej współpracy z zarządcami infrastruktury. Chociaż w badaniach tych dokonano analizy różnych metod stosowanych w państwach członkowskich w różnych konfiguracjach taboru oraz dla różnych stacji końcowych, w wielu przypadkach wartość kosztów bezpośrednich w przeliczeniu na pociągokilometry wyniosła poniżej 2 EUR (wg cen i kursów wymiany walut z 2005 r., przy zastosowaniu odpowiedniego indeksu cen) na pociągokilometr pociągu o masie 1 000 t. W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych dla organów regulacyjnych, nie należy wymagać tego samego stopnia szczególności do obliczania kosztów bezpośrednich, jeżeli ich wartość znajduje się poniżej tego poziomu.
- (17) Z różnych powodów, takich jak wzrost wydajności, rozpowszechnianie nowych technologii lub lepsze zrozumienie przyczynowości kosztów, metody obliczania kosztów bezpośrednich powinny być regularnie uaktualniane lub poddawane przeglądowi, m.in. zgodnie z najlepszymi praktykami międzynarodowymi.
- (18) Ponieważ przedsiębiorstwa kolejowe potrzebują przewidywalnych systemów pobierania opłat i mają uzasadnione oczekiwania co do rozwoju opłat za dostęp do infrastruktury, zarządca infrastruktury powinien przedstawić plan stopniowego wdrażania dla przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pociągami, których opłaty mogą znacznie wzrosnąć w następstwie przeglądu obowiązujących zasad obliczania kosztów, jeżeli organ regulacyjny wymaga takiego planu.
- (19) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 62 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE,

⁽¹⁾ Rezultat D1 badania CATRIN koordynowanego przez VTI, marzec 2008 r., s. 37–54 i 82–84.

⁽²⁾ Projekt GRACE koordynowany przez Uniwersytet w Leeds, rezultat D7 „Generalisation of marginal social cost estimates” (ogólne szacunki dotyczące krańcowych kosztów społecznych), s. 22, 23.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie określa zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu, w celu ustalenia opłat za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, o których mowa w art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla przepisów dotyczących finansowania infrastruktury lub równowagi dochodów i wydatków zarządcy infrastruktury określonych w art. 8 dyrektywy 2012/34/UE.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „koszt bezpośredni” oznacza koszt, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu;
- 2) „bezpśredni koszt jednostkowy” oznacza bezpośredni koszt za pociągokilometr, pojazdokilometr, bruttotonokilometr pociągu lub ich połączenie;
- 3) „centrum kosztów” oznacza jednostkę gospodarczą w ramach systemu rachunkowości zarządcy infrastruktury, do której przypisane są koszty na potrzeby przydzielenia ich bezpośrednio lub pośrednio usłudze komercyjnej.

Artykuł 3

Koszty bezpośrednie w całej sieci

1. Koszty bezpośrednie na całej sieci oblicza się jako różnicę między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowanymi, o których mowa w art. 4.
2. Państwo członkowskie może zdecydować, że zarządca infrastruktury stosuje koszty efektywnego świadczenia usług do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci, o których mowa w ust. 1.
3. Wartości aktywów wykorzystywanych do celów obliczania kosztów bezpośrednich w całej sieci opierają się na wartościach historycznych lub, w przypadku gdy takie wartości nie są dostępne lub jeśli bieżące wartości są niższe, na wartościach bieżących. Historyczne wartości aktywów są oparte na kwotach zapłaconych i udokumentowanych przez zarządcę infrastruktury w momencie nabycia tych aktywów. W przypadku umarzenia długów, jeżeli cały dług lub część długu zarządcy infrastruktury została przejęta przez inny podmiot, zarządca infrastruktury przeznaczy stosowną część umorzenia na zmniejszenie wartości aktywów oraz odpowiednich kosztów bezpośrednich w całej sieci. W drodze odstępstwa od zdania pierwszego zarządca infrastruktury może stosować wartości obejmujące wartości szacunkowe, wartości bieżące lub wartości zastępcze, jeżeli można je w przejrzysty, rzetelny i obiektywny sposób zmierzyć i uzasadnić organowi regulacyjnemu.
4. Nie naruszając art. 4, jeżeli zarządca infrastruktury może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać na podstawie m.in. najlepszych międzynarodowych praktyk, że koszty są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu, zarządca infrastruktury może przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w całej sieci uwzględnić w szczególności następujące koszty:
 - a) koszty personelu niezbędnego do zapewnienia eksploatacji danego odcinka linii, jeżeli wnioskodawca zwraca się o wykonywanie danego przewozu pociągiem poza zwykłymi godzinami otwarcia tej linii;
 - b) koszty tej części infrastruktury punktowej, łącznie z rozjazdami i skrzyżowaniami, która jest narażona na zużycie w wyniku przejazdu pociągu;

- c) część kosztów remontów i utrzymania przewodu napowietrznego lub zelektryfikowanej trzeciej szyny oraz urządzeń wspomagających linii napowietrznej, bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;
 - d) koszty personelu niezbędnego do przygotowania przydzielania tras pociągów i rozkładów jazdy, w zakresie, w jakim są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.
5. Koszty wykorzystywane do obliczeń na podstawie niniejszego artykułu opierają się na płatnościach dokonanych lub prognozowanych przez zarządcę infrastruktury. Koszty obliczone na podstawie niniejszego artykułu są mierzone lub prognozowane konsekwentnie na podstawie danych pochodzących z tego samego okresu.

Artykuł 4

Koszty niekwalifikowalne

1. Zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym w szczególności następujących kosztów:
- a) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;
 - b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;
 - c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;
 - d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;
 - e) kosztów finansowania;
 - f) kosztów związanych z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;
 - g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;
 - h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;
 - i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;
 - j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy 2012/34/UE;
 - k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;
 - l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f) załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;
 - m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE;
 - n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;
 - o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.
2. Jeżeli zarządca infrastruktury otrzymał finansowanie na konkretne inwestycje infrastrukturalne, którego nie jest zobowiązany zwrócić, i jeżeli inwestycje te są uwzględnione w obliczeniu kosztów bezpośrednich, koszty tych inwestycji nie mogą powodować wzrostu poziomu opłat bez uszczerbku dla art. 32 dyrektywy 2012/34/UE.
3. Koszty wyłączone z obliczeń na mocy niniejszego artykułu są mierzone lub prognozowane na podstawie okresu, o którym mowa w art. 3 ust. 5.

Artykuł 5

Obliczanie i dostosowanie bezpośrednich kosztów jednostkowych

1. Zarządca infrastruktury oblicza średnie bezpośrednie koszty jednostkowe dla całej sieci poprzez podzielenie kosztów bezpośrednich na całą sieć przez całkowitą liczbę prognozowanych lub rzeczywistych pojazdokilometrów, pociągokilometrów lub bruttotonokilometrów.

Alternatywnie, jeżeli zarządca infrastruktury wykaże organowi regulacyjnemu, o którym mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE, że wartości lub parametry, o których mowa w ust. 2, są znacznie zróżnicowane w różnych częściach jego sieci, po podzieleniu sieci na takie części zarządca infrastruktury oblicza średnie bezpośrednie koszty jednostkowe dla części sieci poprzez podzielenie kosztów bezpośrednich dla tych części przez całkowitą liczbę prognozowanych lub rzeczywistych pojazdokilometrów, pociągokilometrów lub bruttotonokilometrów. Okres prognozy może obejmować kilka lat.

W celu obliczenia średnich bezpośrednich kosztów jednostkowych zarządca infrastruktury może stosować kombinację pojazdokilometrów, pociągokilometrów lub bruttotonokilometrów, pod warunkiem że ta metoda obliczeniowa nie zmienia bezpośredniego związku przyczynowego z wykonywaniem przewozów pociągami. Nie naruszając art. 3 ust. 3 zarządca infrastruktury może zastosować koszty rzeczywiste lub prognozowane.

2. Państwa członkowskie mogą zezwolić zarządcy infrastruktury na różnicowanie średnich bezpośrednich kosztów jednostkowych w celu uwzględnienia różnych poziomów zużycia infrastruktury na podstawie jednego lub kilku z następujących parametrów:

- a) długość pociągu lub liczba pojazdów w pociągu;
- b) masa pociągu;
- c) rodzaj pojazdu, szczególnie jego masa nieresorowana;
- d) prędkość pociągu;
- e) moc trakcyjna pojazdu silnikowego;
- f) nacisk osi lub liczba osi;
- g) odnotowana liczba kół z płaskimi miejscami lub skuteczne zastosowanie sprzętu służącego ochronie przed poślizgiem kół;
- h) sztywność wzdłużna pojazdów i siły poziome mające wpływ na tor;
- i) wykorzystana i zmierzona energia elektryczna lub dynamika pantografów lub ślizgaczy łyżwowych jako parametr opłaty za zużycie przewodu napowietrznego lub zelektryfikowanej szyny;
- j) parametry toru, w szczególności promienie zakrętów;
- k) wszelkie inne parametry związane z kosztami, jeżeli zarządca infrastruktury potrafi wykazać organowi regulacyjnemu, że wartości dla każdego parametru, w tym w stosownych przypadkach zmiany w ramach każdego parametru, są obiektywnie mierzone i rejestrowane.

3. Różnicowanie bezpośrednich kosztów jednostkowych nie może prowadzić do zwiększenia kosztów bezpośrednich w całej sieci, o których mowa w art. 3 ust. 1.

4. Dodatkowych kosztów ponoszonych wskutek planowego lub nieplanowego przekierowania pociągów z inicjatywy zarządcy infrastruktury nie wlicza się do kosztów bezpośrednich ponoszonych w wyniku przejazdu pociągów. Zdanie pierwsze nie ma zastosowania, jeżeli zarządca infrastruktury zwraca przedsiębiorstwu kolejowemu te dodatkowe koszty lub jeżeli przekierowanie wynika z procesu koordynacji zgodnie z art. 46 dyrektywy 2012/34/UE.

5. Całkowita liczba pojazdokilometrów, pociągokilometrów, bruttotonokilometrów lub ich kombinacja wykorzystywana do celów obliczeń zgodnie z niniejszym artykułem jest mierzona lub prognozowana na podstawie okresu referencyjnego, o którym mowa w art. 3 ust. 5.

Artykuł 6

Modelowanie kosztów

W drodze odstępstwa od art. 3 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1 zdanie pierwsze, zarządca infrastruktury może obliczać bezpośrednie koszty jednostkowe za pomocą rzetelnie udokumentowanego modelowania ekonometrycznego lub inżynierskiego, pod warunkiem że może wykazać organowi regulacyjnemu, że bezpośrednie koszty jednostkowe obejmują wyłącznie bezpośrednie koszty poniesione w wyniku przejazdu pociągu oraz, w szczególności, nie zawierają

żadnych kosztów, o których mowa w art. 4. Organ regulacyjny może wymagać od zarządcy infrastruktury obliczenia w celach porównawczych bezpośrednich kosztów jednostkowych zgodnie z art. 3 ust. 1 i art. 5 ust. 1 lub za pomocą modelowania kosztów zgodnie ze zdaniem pierwszym.

Artykuł 7

Kontrola uproszczona

1. Jeżeli koszty bezpośrednie na całej sieci, o których mowa w art. 3 ust. 1, lub koszty bezpośrednie obliczone na podstawie modelowania, o którym mowa w art. 6, pomnożone przez liczbę pociągokilometrów, pojazdokilometrów lub bruttonokilometrów wykonanych w okresie referencyjnym są mniejsze niż 15 % całkowitych kosztów utrzymania i remontów lub mniejsze niż suma 10 % kosztów utrzymania i 20 % kosztów remontów, organ regulacyjny może przeprowadzić w sposób uproszczony kontrolę, o której mowa w art. 56 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, dotyczącą obliczania kosztów bezpośrednich na całej sieci. Państwa członkowskie mogą zdecydować o zwiększeniu wielkości procentowych, o których mowa w niniejszym akapicie maksymalnie do ich dwukrotności.
2. Organ regulacyjny może zaakceptować obliczenia średnich bezpośrednich kosztów jednostkowych, o których mowa w art. 5 ust. 1, dostosowanych średnich kosztów jednostkowych, o których mowa w art. 5 ust. 2 lub modelowania kosztów, o którym mowa w art. 6, podlegające uproszczonej kontroli, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli średnie koszty bezpośrednie na pociągokilometr pociągu o masie 1 000 ton wynoszą nie więcej niż 2 EUR (wg cen i kursów wymiany walut z 2005 r., przy zastosowaniu odpowiedniego indeksu cen).
3. Kontrole uproszczone, o których mowa w ust. 1 i 2, stosuje się niezależnie od siebie. Kontrole uproszczone stosuje się bez uszczerbku dla art. 31 lub 56 dyrektywy 2012/34/UE.
4. Organ regulacyjny określa szczegóły dotyczące uproszczonej kontroli.

Artykuł 8

Przegląd obliczeń

Zarządca infrastruktury regularnie aktualizuje metodę obliczania kosztów bezpośrednich, biorąc pod uwagę między innymi najlepsze praktyki międzynarodowe.

Artykuł 9

Przepisy przejściowe

Zarządca infrastruktury przedstawia organowi regulacyjnemu swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, plan stopniowego wdrażania, nie później niż dnia 3 lipca 2017 r.

Artykuł 10

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 sierpnia 2015 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 czerwca 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący