

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/909 НА КОМИСИЯТА**от 12 юни 2015 година****относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство ⁽¹⁾, и по-специално член 31, параграф 3 от нея,

като има предвид, че:

- (1) За целите на изчисляването на преките разходи може да се вземе предвид необходимостта от ускорено обновяване или поддръжка, произтичаща от по-интензивното използване на мрежата, при условие че се гарантира включването само на разходите, дължащи се пряко на извършването на влаковата услуга.
- (2) Управителите на инфраструктура са задължени да експлоатират мрежите, като същевременно те са изправени пред ограничения, които възпрепятстват ефективното управление и контрола на разходите. Поради това държавите членки следва да имат възможност да определят преките разходи на равнището на разходите за ефективно предоставяне на услуги.
- (3) Определянето на таксата за достъп до релсов път в размера на преките разходи, направени по влаковата услуга, не следва да причинява на управителя на инфраструктура нетна финансова загуба или нетна финансова печалба вследствие на извършването на влаковата услуга.
- (4) Историческите стойности на активите следва да се основават на сумите, платени от управителя на инфраструктура за придобиване на активите, при условие че той остава отговорен за тези суми.
- (5) Не следва да се позволява на управителя на инфраструктура да си възстановява инвестиционните разходи по даден актив, когато той не е длъжен да погаси тези разходи.
- (6) Тъй като редът и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, следва да са приложими в целия Съюз, те следва да бъдат съвместими със съществуващите счетоводни системи за разходите по инфраструктурата и прилаганите от управителите на инфраструктура данни за разходите.
- (7) Използването на прогнозни разходи и нива на изпълнение не следва да води, при обичайни търговски условия, до повишаване на преките разходи и таксите за достъп до релсов път, и в крайна сметка до неефективно използване на мрежата. Поради това следва да се прилагат историческите стойности на активите, а текущите стойности може да се вземат предвид само ако историческите стойности не са известни или текущите стойности са по-ниски от тях. Като алтернатива може да се използват очаквани или възстановителни стойности, прогнозни разходи и прогнозни нива на изпълнение, при условие че управителят на инфраструктура обоснове пред регулаторния орган обективен начин, по който ги е установил.
- (8) На управителя на инфраструктура следва да се позволи да включва в изчисляването на своите преки разходи само разходи, за които той може обективно и убедително да докаже, че те пряко произтичат от извършването на влаковата услуга. Например износването и увреждането на оборудването за сигнализация и централизация от страната на трасето не зависи от трафика и поради това не следва да бъде предмет на таксуване въз основа на преките разходи ⁽²⁾. Обратно, части, като например стрелки, ще бъдат изложени на износване и увреждане от извършването на влаковата услуга и поради това следва частично да бъдат предмет на таксуване за преките разходи. Тъй като във влаковете и инфраструктурата все по-широко навлизат датчици, те биха могли да предоставят допълнителна информация относно действителното износване и увреждане, причинено от влаковата услуга.
- (9) Съдът на Европейския съюз постанови решение относно изчисляването на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга ⁽³⁾. Настоящият регламент е съобразен с това решение.

⁽¹⁾ ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

⁽²⁾ Проучването CATRIN предоставя преглед на различни проучвания относно характеристиките на инфраструктурата, използвани от седем управители на инфраструктура в ЕС в иконометрични проучвания на разходите в железопътния транспорт. Шестима от седемте управители на инфраструктура не са разгледали управлението на движението или сигнализацията като характеристика от значение за своите иконометрични проучвания на разходите (вж. таблица 13, документ 1 от проучването CATRIN, стр. 40).

⁽³⁾ Решение на Съда по дело Комисия/Полша, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, т. 82, 83 и 84.

- (10) Електрозахранващото оборудване, като например кабели или трансформатори, по принцип не е подложено на износване и увреждане от извършването на влаковата услуга. То не е изложено нито на триене, нито на други въздействия, причинени от извършването на влаковата услуга. Затова тези разходи по електрозахранващото оборудване не следва да се включват в изчисляването на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Но когато влаковете използват електрическа тяга, контактното тяло (въздушен проводник или електрифицирана трета релса) се износва поради триенето и причинените от тях електрически дъги. Следователно част от разходите по поддръжката и подновяването на тези контактни тела може да се счита за пряк разход вследствие на извършването на влаковата услуга. Възможно е разходите за поддръжка и подновяване на други компоненти на оборудването на контактната мрежа също да нараснат като пряк резултат от трафика, който причинява електрическо и механично натоварване.
- (11) Тъй като се използват возила или железопътни линии със специфични конструктивни характеристики, това води до различни равнища на преките разходи за влаковата услуга. Държавите членки могат да разрешат на своите управители на инфраструктура да модулират средни преки разходи в съответствие със, наред с другото, най-добрата международна практика, за да отразяват тези различия.
- (12) Утвърден икономически принцип е, че потребителските такси въз основа на пределните разходи осигуряват оптимално ползване на наличния капацитет на инфраструктурата. Поради това управителят на инфраструктурата може да реши да използва пределните разходи като приближение за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга.
- (13) Освен това въз основа на най-добрата международна практика ⁽¹⁾ са установени методи и модели, като например иконометрични или инженерни, за изчисляване на пределните разходи за използване на инфраструктурата. Същевременно ще продължи усъвършенстването на най-добрата международна практика, тъй като се предприемат по-нататъшни независими анализи и научни изследвания — проверявани независимо от управителя на инфраструктурата — например от регулаторния орган, включително анализи и научни изследвания, които могат да са специфични за отделна държава членка поради особени характеристики на инфраструктурата. Поради това на управителя на инфраструктурата следва да се позволи да използва такива модели за определяне на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга.
- (14) Различни форми на иконометрично или инженерно моделиране биха могли да осигурят по-висока степен на точност при изчисляването на преките или пределните разходи за ползване на инфраструктурата. За моделиране на разходите се изискват обаче по-високо равнище на качеството на данните и повече експертни познания, отколкото за методите, основаващи се на изваждането от пълните разходи на някои категории недопустими разходи. Освен това е възможно регулаторните органи да не са в състояние да проверят съответствието на конкретно изчисление с разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС. Поради това, когато тези по-високи изисквания са изпълнени, управителят на инфраструктурата следва да има правото да изчислява преките разходи въз основа на иконометрично или инженерно моделиране, или на комбинация от двете.
- (15) Регулаторните органи следва да могат да проверяват дали различните принципи на таксуване се прилагат в съответствие с информацията, която им е предоставена от управителя на инфраструктура. Поради това съгласно приложение IV към Директива 2012/34/ЕС управителят на инфраструктурата описва в референтния документ за мрежата подробно методиката, правилата и, където е приложимо, таблиците, отнасящи се както до разходите, така и до таксите.
- (16) При международни проучвания ⁽²⁾ в тясно сътрудничество с управители на инфраструктура са изчислени стойностите на преките единични разходи. Въпреки че при тези проучвания са анализирани различни методи, използвани в държави членки за различен подвижен състав и различни дестинации, беше установено, че в много случаи преките разходи за влак-километър са под 2 EUR (по цени и обменни курсове от 2005 г., като е използван подходящ ценови индекс) за влак от 1 000 t. За да се ограничи административната тежест за регулаторните органи, за изчисляването на преките разходи не следва да се изисква същата степен на подробност, когато стойността им е под това равнище.
- (17) Поради различни причини, като например повишаване на производителността, разпространението на нови технологии или по-добро разбиране на причинно-следствената връзка за разходите, изчисляването на преките разходи следва редовно да се актуализира или преразглежда в съответствие, наред с другото, с най-добрата международна практика.
- (18) Като се има предвид, че железопътните предприятия се нуждаят от предвидими системи за таксуване и имат разумни очаквания за развитието на таксите за инфраструктура, управителят на инфраструктура следва да предостави поетапен план за железопътните предприятия, извършващи влаковите услуги, в който може да се предвиди значително увеличение на техните такси след преглед на изпълнението на действащите условия за изчисляване, ако такъв поетапен план се изисква от регулаторния орган.
- (19) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, посочен в член 62, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС,

⁽¹⁾ Документ D1 от проучването CATRIN, координирано от VTI, март 2008 г., стр. 37—54 и стр. 82—84.

⁽²⁾ Проект GRACE, координиран от университета в Лийдс, документ D7 „Generalisation of marginal social cost estimates“, стр. 22, 23.

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и обхват

1. Настоящият регламент определя реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, за целите на определянето на посочените в член 31, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС такси за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения.
2. Настоящият регламент се прилага, без да се засягат разпоредбите относно финансирането на инфраструктура или равновесието на приходите и разходите на управителя на инфраструктурата, определени в член 8 от Директива 2012/34/ЕС.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „преки разходи“ означава разходите, пряко направени вследствие на извършването на влаковата услуга;
- 2) „преки единични разходи“ означава преките разходи за влак-километър, километър, изминат от возилото, бруто тон-километър на влака, или комбинация от тях;
- 3) „разходен център“ означава стопанска единица в рамките на счетоводната система на управителя на инфраструктурата, към която са отнесени разходите с цел разпределяне на тези разходи пряко или непряко към търгуема услуга.

Член 3

Преки разходи за цялата мрежа

1. Преките разходи за цялата мрежа се изчисляват като разликата между, от една страна, разходите за предоставяне на услугите от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктурата, която свързва обслужващи съоръжения, и от друга страна, недопустимите разходи, посочени в член 4.
2. Държавата членка може да реши, че управителят на инфраструктурата прилага разходите за ефективно предоставяне на услуги за целите на изчисляването на преките разходи за цялата мрежа, посочени в параграф 1.
3. За изчисляване на преките разходи за цялата мрежа се използват исторически стойности на активите, а ако тези стойности не са известни или текущите стойности са по-ниски, се използват текущите стойности. Историческите стойности на активите трябва да се основават на сумите, платени и документирани от управителя на инфраструктура в момента на придобиването на тези активи. В случай на опрощаване на дългове, при което всички или част от дълговете на управителя на инфраструктура се поемат от друг субект, управителят на инфраструктура определя съответната част от облекчаването на дълга, с която трябва да намали стойността на своите активи и на съответните преки разходи за цялата мрежа. Чрез дерогация от първото изречение управителят на инфраструктура може да приложи други стойности, включително очаквани, текущи или възстановителни стойности, ако те могат да бъдат измерени обективно, последователно и прозрачно и надлежно обосновани пред регулаторния орган.
4. Без да се засягат разпоредбите на член 4 и ако управителят на инфраструктура може да измери и докаже прозрачно, убедително и обективно въз основа, наред с другото, на най-добрата международна практика, че разходите са пряко направени вследствие на извършването на влаковата услуга, управителят на инфраструктурата може да включи в изчисляването на своите преки разходи за цялата мрежа по-специално следните разходи:
 - a) разходи за персонал, необходим за поддържане на определен участък от линия като отворен, ако даден заявител иска да извършва по разписание конкретна влакова услуга извън редовното време, през което е отворена тази линия;
 - b) частта от разходите за инфраструктура, включително стрелки и кръстовини, която е изложена на износване и увреждане от влаковата услуга;

- в) частта от разходите за подновяване и поддържане на контактния въздушен проводник и/или електрифицираната трета релса и спомагателното оборудване за контактната мрежа, пряко направени вследствие на извършването на влаковата услуга;
 - г) разходите за персонал, необходим за подготовката на разпределението на влаковите маршрути и разписанието в степенята, в която те пряко се дължат на извършването на влаковата услуга.
5. Разходите, използвани за изчисления съгласно настоящия член, се основават на плащанията, извършени или прогнозираны от управителя на инфраструктура. Разходите, изчислени съгласно настоящия член, се измерват или прогнозират последователно въз основа на данни от същия период от време.

Член 4

Недопустими разходи

1. Управителят на инфраструктура не включва в изчисляването на преките разходи за цялата мрежа по-специално следните разходи:
- а) постоянни разходи, свързани с предоставянето на участък от линия, които управителят на инфраструктура трябва да направи дори при липса на влаково движение на влаковете;
 - б) разходи, които не са свързани с плащания, направени от управителя на инфраструктура. Разходи или разходни центрове, които не са пряко свързани с предоставянето на пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, свързваща обслужващи съоръжения;
 - в) разходи за придобиване, продажба, разчистване, обеззаразяване, рекултивирание или наемане на земя или други дълготрайни активи;
 - г) постоянни разходи за цялата мрежа, включително за заплати и пенсии;
 - д) разходи за финансиране;
 - е) разходи, свързани с технологичния напредък или морално остаряване;
 - ж) разходи за нематериални активи;
 - з) разходи за датчици и оборудване за комуникации и сигнализация от страната на трасето, ако не се дължат пряко на извършването на влаковата услуга.
 - и) разходи за информация и за разположено не от страната на трасето комуникационно или телекомуникационно оборудване;
 - й) разходи, свързани с отделни случаи на непреодолима сила, произшествия и прекъсвания на услугата, без да се засяга член 35 от Директива 2012/34/ЕС;
 - к) разходи по електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия, ако не се дължат пряко на извършването на влаковата услуга. Преките разходи за извършването на влакови услуги, при които не се използва електрозахранващо оборудване, не включват разходи за използването на такова оборудване;
 - л) разходи, свързани с предоставянето на информация, упомената в точка 1, буква е) от приложение II към Директива 2012/34/ЕС, освен ако са направени при извършването на влаковата услуга;
 - м) административни разходи, направени по схеми за разграничаване на таксите, посочено в член 31, параграф 5 и член 32, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС;
 - н) амортизацията, която не е определена въз основа на действително износване и увреждане на инфраструктурата поради извършването на влаковата услуга;
 - о) частта от разходите за поддръжка и обновяване на гражданската инфраструктура, която не се дължи пряко на извършването на влаковата услуга.
2. Ако управителят на инфраструктурата е получил средства за финансиране за конкретни инфраструктурни инвестиции, които той не е длъжен да изплати обратно, и когато тези инвестиции са взети под внимание при изчисляването на преките разходи, разходите за тези инвестиции не увеличават равнището на таксите, без да се засяга член 32 от Директива 2012/34/ЕС.
3. Разходите, изключени от изчисляването по силата на настоящия член, се измерват или прогнозират въз основа на периода от време, посочен в член 3, параграф 5.

Член 5

Изчисляване и модулиране на преките единични разходи

1. Управителят на инфраструктура изчислява средните преки единични разходи за цялата мрежа, като раздели преките разходи за цялата мрежа с прогнозирания или действителния общ брой километри, изминати от возилата, влак-километри или бруто тон-километри.

Като алтернатива, ако управителят на инфраструктура може да докаже пред регулаторния орган, посочен в член 55 от Директива 2012/34/ЕС, че стойностите на параметрите, посочени в параграф 2, се различават значително за различните части от неговата мрежа, управителят на инфраструктура трябва, след като раздели своята мрежа на такива части, да изчисли средните преки единични разходи за частите на своята мрежа, като раздели преките разходи за тези части с прогнозирания или действителния общ брой километри, изминати от возилата, влак-километри или бруто тон-километри. Прогнозният период може да обхваща няколко години.

За изчисляване на средните преки единични разходи управителят на инфраструктура може да използва комбинация от брой километри, изминати от возилата, влак-километри или бруто тон-километри, при условие че този метод на изчисляване не променя пряката причинно-следствена връзка с извършването на влаковата услуга. Без да се засяга член 3, параграф 3, управителят на инфраструктура може да приложи отчетени или прогнозни разходи.

2. Държавите членки могат да разрешат на управителя на инфраструктура да модулира средните преки единични разходи, за да вземе предвид различните степени на износване и увреждане, причинени на инфраструктурата, в съответствие с един или повече от следните параметри:

- а) дължина на влака и/или брой на возилата във влака;
- б) маса на влака;
- в) вид возило, по-специално според неговата необресорена маса;
- г) скорост на влака;
- д) теглителна сила на моторизираната единица;
- е) натоварване на ос и/или брой оси;
- ж) записан брой протрити участъци по колелата или ефективно използване на оборудване за защита срещу приплъзване на колелата;
- з) надлъжна якост на возилата и хоризонтални сили, въздействащи на релсовия път;
- и) консумирана и измерена електрическа мощност или динамика на пантографите или контактните плъзгачи като параметър за таксуване за износването и увреждането на контактния въздушен проводник или електрифицираната релса;
- й) параметри на релсовия път, по-специално радиуси;
- к) всякакви други параметри, свързани с разходите, ако управителят на инфраструктура може да докаже пред регулаторния орган, че стойностите за всеки такъв параметър, включително техните колебания, когато са от значение, са обективно измерени и записани.

3. Модулирането на преките единични разходи не трябва да води до увеличаване на преките разходи за цялата мрежа, както е посочено в член 3, параграф 1.

4. Допълнителните разходи поради причинено от управителя на инфраструктура планирано или друго отклоняване на влакове не се включват в преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Първото изречение не се прилага, ако тези допълнителни разходи са възстановени на железопътното предприятие от управителя на инфраструктурата или отклоняването се дължи на процес на координиране в съответствие с член 46 от Директива 2012/34/ЕС.

5. Общият брой километри, изминати от возилата, влак-километри, бруто тон-километри или комбинация от тях, използван за целите на изчисленията, направени съгласно настоящия член, се измерва или прогнозира въз основа на референтния период, посочен в член 3, параграф 5.

Член 6

Моделиране на разходите

Чрез дерогация от член 3, параграф 1 и от член 5, параграф 1, първо изречение управителят на инфраструктура може да изчислява преките единични разходи посредством надлежно доказано иконометрично или инженерно моделиране на разходите, при условие че той може да демонстрира пред регулаторния орган, че преките единични разходи включват

само преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, и по-специално не включват разходите, посочени в член 4. Регулаторният орган може да изиска управителят на инфраструктура да изчислява, с цел съпоставяне, преките единични разходи в съответствие с член 3, параграф 1 и член 5, параграф 1 или посредством моделиране на разходите съгласно първото изречение.

Член 7

Опростен контрол

1. Ако преките разходи за цялата мрежа, посочени в член 3, параграф 1, или преките разходи, изчислени въз основа на моделиране съгласно член 6, умножени по броя влак-километри, километри, изминати от возилата, и/или бруто тон-километри през референтния период, се равняват или на по-малко от 15 % от пълния размер на разходите за поддръжка и обновяване, или на по-малко от сумата от 10 % от разходите за поддръжка и 20 % от разходите за обновяване, регулаторният орган може да извършва по опростен начин проверката, посочена в член 56, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС върху изчислението на преките разходи за цялата мрежа. Държавите членки могат да решат да увеличат процентите, посочени в настоящия параграф, до не повече от два пъти по-голяма стойност от указаните.
2. Регулаторният орган може да приеме изчислението на средните преки единични разходи съгласно член 5, параграф 1 и на модулираните средни преки единични разходи съгласно член 5, параграф 2 и/или посоченото в член 6 моделиране, което подлежи на опростена проверка съгласно параграф 1 от настоящия член, ако средните преки разходи за влак-километър на влак от 1 000 тона възлизат на не повече от 2 EUR (по цени и обменни курсове от 2005 г., като е използван подходящ ценови индекс).
3. Опростените проверки, посочени в параграфи 1 и 2, се прилагат независимо една от друга. Опростените проверки се прилагат, без да се засяга член 31 или 56 от Директива 2012/34/ЕС.
4. Регулаторният орган определя подробностите за опростения контрол.

Член 8

Преглед на изчисляването

Управителят на инфраструктура редовно актуализира метода на изчисляване на своите преки разходи, като взема предвид, наред с другото, най-добрата международна практика.

Член 9

Преходни разпоредби

Управителят на инфраструктура представя на регулаторния орган своя метод за изчисляване на преките разходи и, ако е приложимо, план за постепенното му въвеждане не по-късно от 3 юли 2017 г.

Член 10

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 август 2015 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 12 юни 2015 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER