

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2015/909**af 12. juni 2015****om bestemmelser for beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanrumsområde ⁽¹⁾, særlig artikel 31, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved beregning af de direkte omkostninger kan der tages hensyn til behovet for en optrappet fornyelse eller vedligeholdelse som følge af mere intensiv anvendelse af nettet, for så vidt som det sikres, at der kun medtages omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.
- (2) Infrastrukturforvalterne er forpligtet til at drive nettene, også når restriktioner hæmmer effektiv forvaltning og omkostningsstyring. Derfor bør medlemsstaterne have mulighed for at fastsætte de direkte omkostninger som omkostningerne ved en effektiv jernbanedrift.
- (3) En fastsættelse af sporadgangsafgifter til de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, bør ikke betyde, at infrastrukturforvalteren lider et økonomisk nettotab eller får en økonomisk nettogevinst som resultat af jernbanedriften.
- (4) Historiske aktivværdier bør baseres på de beløb, som infrastrukturforvalteren har betalt for at erhverve aktiverne, forudsat at infrastrukturforvalteren forbliver ansvarlig for sådanne beløb.
- (5) Infrastrukturforvalteren bør ikke kunne få dækket omkostningerne til investering i et aktiv, hvis vedkommende ikke har pligt til at tilbagebetale omkostningerne.
- (6) Da bestemmelserne for beregningen af omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, bør anvendes i hele EU, bør de være forenelige med de eksisterende regnskabssystemer for infrastrukturomkostninger og med de omkostningsdata, som infrastrukturforvalterne anvender.
- (7) Hvis der benyttes forventede omkostninger og præstationsniveauer, bør det under normale forretningsvilkår ikke give anledning til højere direkte omkostninger og sporadgangsafgifter og dermed ineffektiv anvendelse af nettet. Derfor bør der anvendes historiske aktivværdier, og kun i tilfælde, hvor sådanne værdier ikke er tilgængelige, eller hvor de aktuelle værdier er lavere, kan de aktuelle værdier tages i betragtning. Alternativt kan der anvendes skønsmæssige værdier eller genanskaffelsværdier, forventede omkostninger og forventede præstationsniveauer anvendes, forudsat at infrastrukturforvalteren over for tilsynsorganet redegør for, hvordan de er fastsat, og at de er fastsat på objektiv vis.
- (8) Ved beregning af deres direkte omkostninger bør det kun være infrastrukturforvalterne tilladt at inddrage omkostninger, som de på objektiv og fyldestgørende vis kan påvise hidrører fra jernbanedriften. F.eks. er slidet på signaler langs strækningen og kommandoposter ikke afhængigt af trafikken og bør derfor ikke regnes med blandt de direkte omkostninger ⁽²⁾. Derimod vil dele, såsom sporskifter og sporskæringer m.m., blive udsat for slid som følge af jernbanedrift og bør derfor delvist medregnes blandt de direkte omkostninger. Da sensorer i stigende omfang anvendes på tog og i infrastruktur, kan de give yderligere oplysninger om det faktiske slid, som skyldes jernbanedriften.
- (9) Domstolen har afsagt en dom om beregning af omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften ⁽³⁾. Denne forordning tager hensyn til dommen.

⁽¹⁾ EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ CATRIN-undersøgelsen giver et samlet overblik over de infrastrukturkarakteristika, der er anvendt i økonomiske undersøgelser af jernbaneanrumsomkostningerne hos syv infrastrukturforvaltere i EU. Seks af de syv infrastrukturforvaltere anså ikke trafikstyring eller signaler for at være et relevant element i de økonomiske undersøgelser af omkostningerne (se skema 13, resultat 1 i CATRIN-undersøgelsen, s. 40).

⁽³⁾ Domstolens dom i sag C-512/10, Kommissionen mod Polen, ECLI:EU:C:2013:338, præmis 82, 83 og 84.

- (10) Elforsyningsudstyr såsom kabler og transformatorer er som regel ikke genstand for slid som følge af jernbanedriften. De er hverken udsat for friktion eller anden påvirkning, som skyldes jernbanedriften. Derfor bør beregningen af omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, ikke omfatte omkostninger til disse former for elforsyningsudstyr. Tog, der anvender elektrisk trækraft, slider dog på kontaktmediet (køreledningerne eller strømskinnerne), da disse tog forårsager friktion og elektriske lysbuer. Derfor kan en del af omkostningerne til vedligeholdelse og fornyelse af disse kontaktmedier anses for at påløbe direkte som følge af jernbanedriften. Også andre komponenter i køreledningsudstyret kan blive slidt som direkte følge af trafikken, der forårsager elektrisk og mekanisk spænding, og dermed forårsage omkostninger til vedligeholdelse og fornyelse.
- (11) Omfanget af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, varierer, alt afhængigt af køretøjernes og jernbanestrækningernes konstruktionsegenskaber. Medlemsstaterne kan tillade deres infrastrukturforvaltere at modulere de gennemsnitlige direkte omkostninger i overensstemmelse med bl.a. bedste internationale praksis for at afspejle sådanne forskelle.
- (12) Det er et veletableret økonomisk princip, at den tilgængelige infrastrukturkapacitet udnyttes mest effektivt, når brugerafgifterne er baseret på marginalomkostninger. Derfor kan infrastrukturforvalterne beslutte at beregne de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, på grundlag af et skøn over marginalomkostningerne.
- (13) Desuden er der på grundlag af bedste internationale praksis ⁽¹⁾ fastlagt metoder og modeller såsom økonometrisk og teknisk modellering til at beregne marginalomkostningerne ved anvendelse af infrastrukturen. Bedste internationale praksis vil fortsat blive videreudviklet, i takt med at der foretages yderligere uafhængige analyser og forskning, der verificeres uafhængigt af infrastrukturforvalteren, f.eks. af tilsynsorganet, herunder analyser og forskning, som kan være specifik for en enkelt medlemsstat grundet særlige infrastrukturkarakteristika. Infrastrukturforvalteren bør derfor have mulighed for at anvende sådanne modeller til at beregne de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.
- (14) Forskellige former for økonometrisk eller teknisk modellering kan give en mere præcis beregning af de direkte omkostninger eller marginalomkostningerne ved anvendelse af infrastrukturen. Omkostningsmodellering kræver dog en højere datakvalitet og større ekspertise end metoder, der er baseret på at trække visse omkostningskategorier, der ikke kan komme i betragtning, fra de samlede omkostninger. Desuden er tilsynsorganerne muligvis endnu ikke i stand til at kontrollere, at bestemmelserne i direktiv 2012/34/EU er overholdt ved den konkrete beregning. Derfor bør infrastrukturforvalteren, når disse højere krav er opfyldt, have ret til at beregne de direkte omkostninger på grundlag af økonometrisk eller teknisk modellering eller en kombination heraf.
- (15) Tilsynsmyndighederne bør kunne kontrollere, om de forskellige afgiftsprincipper anvendes i overensstemmelse med de oplysninger, som infrastrukturforvalterne har forelagt dem. Derfor pålægger bilag IV til direktiv 2012/34/EU infrastrukturforvalteren at give en detaljeret beskrivelse i netvejledningen af metoden og reglerne og, hvor det er relevant, skalaer, hvad angår både omkostninger og afgifter.
- (16) De direkte enhedsomkostninger er blevet beregnet i internationale undersøgelser ⁽²⁾ i nært samarbejde med infrastrukturforvalterne. Selvom der i disse undersøgelser blev analyseret forskellige metoder, der anvendes i medlemsstaterne for forskellige flådesammensætninger og forskellige destinationer, lå mange af værdierne for direkte omkostninger for et tog på 1 000 ton på under 2 EUR pr. togkilometer (i 2005-priser og -vekselkurser ved anvendelse af et passende prisindeks). For at lette tilsynsorganernes administrative byrde bør der ikke kræves samme detaljeringsgrad for beregningen af direkte omkostninger, når værdien ligger under dette niveau.
- (17) Af forskellige årsager, såsom produktivitetsforøgelse, udbredelsen af nye teknologier eller en bedre forståelse af, hvad der forårsager omkostningerne, bør beregningen af de direkte omkostninger ajourføres eller revideres regelmæssigt, bl.a. i overensstemmelse med bedste internationale praksis.
- (18) Da jernbanevirksomhederne har behov for et forudsigeligt afgiftssystem og har rimelige forventninger til udviklingen af infrastrukturafgifterne, bør infrastrukturforvalteren, såfremt tilsynsorganet kræver det, fremlægge en indfasningsplan for jernbanevirksomheder, hvis jernbanedrift kan blive udsat for væsentlige afgiftsstigninger som følge af en revision af gennemførelsen af de eksisterende beregningsmetoder.
- (19) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 62, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU —

⁽¹⁾ Resultat D1 i CATRIN-undersøgelsen, koordineret af VTI, marts 2008, s. 37-54 og s. 82-84.

⁽²⁾ Projektet GRACE, koordineret af University of Leeds, resultat D7, »Generalisation of marginal social cost estimates«, s. 22-23.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastsættes bestemmelser for beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, med henblik på at fastsætte afgifterne for minimumsadgangsydelserne og for adgangen til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter, jf. artikel 31, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU.
2. Denne forordning finder anvendelse med forbehold af de bestemmelser vedrørende finansiering af infrastruktur eller balancen i infrastrukturforvalterens indtægter og udgifter, der er fastsat i artikel 8 i direktiv 2012/34/EU.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- (1) »direkte omkostninger«: omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften
- (2) »direkte enhedsomkostning«: den direkte omkostning pr. togkilometer, køretøjskilometer, et togs bruttotonkilometer eller en kombination af disse
- (3) »omkostningscenter«: en forretningsenhed i infrastrukturforvalterens regnskabssystem, som omkostninger allokeres til med henblik på at fordele dem på direkte og indirekte omkostninger for en ydelse, der markedsføres.

Artikel 3

Direkte omkostninger for hele nettet

1. De direkte omkostninger for hele nettet beregnes som forskellen mellem de omkostninger, der er forbundet med at levere minimumsadgangsydelserne og med adgangen til den infrastruktur, der forbinder servicefaciliteterne, på den ene side og de omkostninger, der ikke kan komme i betragtning, jf. artikel 4, på den anden side.
2. En medlemsstat kan beslutte, at infrastrukturforvalteren skal anvende omkostningerne ved en effektiv levering af ydelser til at beregne de direkte omkostninger for hele nettet som omhandlet i stk. 1.
3. De aktivværdier, der anvendes med henblik på beregning af de direkte omkostninger for hele nettet, baseres på historiske værdier eller på aktuelle værdier i tilfælde, hvor de historiske værdier ikke er tilgængelige, eller hvor de aktuelle værdier er lavere. De historiske aktivværdier baseres på de beløb, som infrastrukturforvalteren betalte og dokumenterede på tidspunktet for anskaffelsen af aktiverne. I tilfælde af gældslettelse, ved hvilken en anden enhed overtager al infrastrukturforvalterens gæld eller en del heraf, anvender infrastrukturforvalteren den relevante del af gældslettelsen til at nedsætte aktivværdierne og de tilsvarende direkte omkostninger for hele nettet. Uanset første punktum kan infrastrukturforvalteren anvende værdier, herunder skønsmæssige værdier, aktuelle værdier eller genanskaffelsesværdier, hvis infrastrukturforvalteren over for tilsynsorganet kan godtgøre, at værdierne er beregnet på gennemsigtig, fyldestgørende og objektiv vis og er behørigt begrundet.
4. Uanset artikel 4, og hvis infrastrukturforvalteren på gennemsigtig, fyldestgørende og objektiv vis, bl.a. på grundlag af bedste internationale praksis, kan beregne omkostninger og påvise, at de påløber direkte som følge af jernbanedriften, kan infrastrukturforvalteren ved beregningen af sine direkte omkostninger for hele nettet især medtage følgende omkostninger:
 - a) omkostninger til personale, der er nødvendigt for at holde et bestemt strækningsafsnit åbent, hvis en ansøger anmoder om at drive en specifik tog tjeneste uden for den pågældende stræknings almindelige åbningstid
 - b) den del af omkostningerne til sporskifter og sporskæringer m.m., som er udsat for slid som følge af jernbanedriften

- c) den del af omkostningerne til fornyelse og vedligeholdelse af køreledningerne eller strømskinnerne eller begge samt køreledningsudstyret, som påløber direkte som følge af jernbanedriften.
 - d) omkostningerne til personale, som er nødvendigt til at forberede kanaltildeling og køreplaner, i det omfang omkostningerne påløber direkte som følge af jernbanedriften.
5. De omkostninger, der anvendes til beregning i henhold til denne artikel, baseres på betalinger, som infrastrukturforvalteren har foretaget eller forventer at foretage. De omkostninger, der beregnes i henhold til denne artikel, beregnes eller anslås på ensartet vis på grundlag af data fra samme periode.

Artikel 4

Omkostninger, der ikke kan komme i betragtning

1. Ved beregning af direkte omkostninger for hele nettet medtager infrastrukturforvalteren navnlig ikke følgende omkostninger:

- a) faste omkostninger, der er forbundet med at stille et strækingsafsnit til rådighed, også selv om der ikke er nogen togbevægelser
- b) omkostninger, der ikke vedrører betalinger, som infrastrukturforvalteren har foretaget. Omkostninger eller omkostningscentre, der ikke er direkte forbundet med at stille minimumsadgangsydelserne til rådighed eller med adgangen til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter
- c) omkostninger til erhvervelse, salg, demontering, dekontaminering, genopdyrkning eller udlejning af jord eller andre anlægsaktiver
- d) generalomkostninger for hele nettet, herunder generalomkostninger til lønninger og pensioner
- e) finansieringsomkostninger
- f) omkostninger i forbindelse med teknologiske fremskridt eller forældelse
- g) omkostninger til immaterielle aktiver
- h) omkostninger til sensorer langs strækningen og kommunikations- og signaludstyr langs strækningen, hvis omkostningerne ikke påløber som direkte følge af jernbanedriften
- i) omkostninger til information, kommunikationsudstyr, der ikke befinder sig langs strækningen, eller telekommunikationsudstyr
- j) omkostninger i forbindelse med enkelttilfælde af force majeure, ulykker og driftsafbrydelser med forbehold af artikel 35 i direktiv 2012/34/EU
- k) omkostninger til elforsyningsudstyr til kørestrøm, hvis omkostningerne ikke påløber direkte som følge af jernbanedriften. Omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, til tog, der ikke anvender elforsyningsudstyr, omfatter ikke omkostninger til anvendelsen af elforsyningsudstyr
- l) omkostninger i forbindelse med tilvejebringelse af de oplysninger, der er omhandlet i punkt 1, litra f), i bilag II til direktiv 2012/34/EU, medmindre de påløber som følge af jernbanedriften
- m) administrative omkostninger, der følger af ordninger om differentierede afgifter, jf. artikel 31, stk. 5, og artikel 32, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU
- n) afskrivning, som ikke er fastsat på grundlag af faktisk slid på infrastrukturen som følge af jernbanedriften
- o) den del af omkostningerne til vedligeholdelse og fornyelse af civil infrastruktur, som ikke påløber direkte som følge af jernbanedriften.

2. Hvis infrastrukturforvalteren har modtaget midler til at finansiere specifikke infrastrukturinvesteringer, som vedkommende ikke er forpligtet til at tilbagebetale, og hvor der tages hensyn sådanne investeringer ved beregningen af direkte omkostninger, må omkostningerne ved sådanne investeringer, uanset artikel 32 i direktiv 2012/34/EU, ikke føre til, at afgiftsniveauet hæves.

3. Omkostninger, der er udelukket fra beregning i medfør af nærværende artikel, beregnes eller anslås på grundlag af den periode, der er omhandlet i artikel 3, stk. 5.

*Artikel 5***Beregning og modellering af direkte enhedsomkostninger**

1. Infrastrukturforvalteren beregner de gennemsnitlige direkte enhedsomkostninger for hele nettet ved at dividere de direkte omkostninger for hele nettet med det samlede antal køretøjskilometer, togkilometer eller bruttotonkilometer, som er leveret eller forventes leveret.

Hvis infrastrukturforvalteren over for det i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU omhandlede tilsynsorgan påviser, at de i stk. 2 omhandlede værdier eller parametre er meget forskellige for forskellige dele af nettet, kan infrastrukturforvalteren i stedet, efter at have delt nettet op i sådanne dele, beregne de gennemsnitlige enhedsomkostninger for de forskellige dele af nettet ved at dividere de direkte omkostninger for delene med det samlede antal køretøjskilometer, togkilometer eller bruttotonkilometer, som er leveret eller forventes leveret. Skønnet over forventede leverede ydelser kan dække en periode på flere år.

Med henblik på at beregne de gennemsnitlige enhedsomkostninger kan infrastrukturforvalteren anvende en kombination af køretøjskilometer, togkilometer eller bruttotonkilometer, forudsat at denne beregningsmetode ikke ændrer den direkte årsagsforbindelse til jernbanedriften. Uanset artikel 3, stk. 3, kan infrastrukturforvalteren medtage faktiske og forventede omkostninger.

2. Medlemsstaterne kan tillade infrastrukturforvalteren at modulere de gennemsnitlige direkte enhedsomkostninger, så der tages hensyn til, at sliddet på infrastrukturen varierer afhængigt af en eller flere af følgende parametre:

- a) togets længde og/eller antallet af køretøjer i toget
- b) togets masse
- c) køretøjstype, særlig dets uaffjedrede masse
- d) togets hastighed
- e) den motoriserede enheds trækraft
- f) akseltryk og/eller antallet af aksler
- g) det registrerede antal hjulflader eller den faktiske anvendelse af udstyr til at forhindre hjulspind
- h) køretøjernes stivhed i længderetningen og vandrette kræfter, der påvirker sporet
- i) forbrugt og målt elektrisk energi eller strømaftagernes eller kontaktskoenes dynamik som parameter til beregning af afgiften for slid på køreledningerne eller strømskinnen
- j) sporparametrene, særlig radier
- k) ethvert andet omkostningsrelateret parameter, for hvilket infrastrukturforvalteren kan påvise over for tilsynsorganet, at værdierne for hvert af disse parametre, herunder afvigelser fra ethvert sådant parameter, er målt og registreret på objektiv vis.

3. En modellering af de direkte enhedsomkostninger må ikke resultere i en forøgelse af de direkte omkostninger for hele nettet som omhandlet i artikel 3, stk. 1.

4. De direkte omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, omfatter ikke yderligere omkostninger, der påløber pga. planmæssig omdirigering eller anden omdirigering af tog på infrastrukturforvalterens foranledning. Første punktum finder ikke anvendelse, hvis infrastrukturforvalteren tilbagebetaler jernbanevirksomheden de yderligere omkostninger, eller hvis omdirigeringen skyldes samordning, jf. artikel 46 i direktiv 2012/34/EU.

5. Det samlede antal køretøjskilometer, togkilometer, bruttotonkilometer eller en kombination af disse, som anvendes til de beregninger, der foretages i henhold til denne artikel, beregnes eller anslås på grundlag af den referenceperiode, der er omhandlet i artikel 3, stk. 5.

*Artikel 6***Omkostningsmodellering**

Uanset artikel 3, stk. 1, og artikel 5, stk. 1, første punktum, kan infrastrukturforvalteren beregne de direkte enhedsomkostninger ved hjælp af økonomisk eller teknisk omkostningsmodellering, der er bekræftet på fyldestgørende vis, forudsat at infrastrukturforvalteren over for tilsynsorganet kan påvise, at de direkte enhedsomkostninger kun omfatter

omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, og særlig, at de ikke omfatter nogen af de i artikel 4 omhandlede omkostninger. Tilsynsorganet kan anmode infrastrukturforvalteren om til sammenligning at beregne de direkte enhedsomkostninger i henhold til artikel 3, stk. 1, og artikel 5, stk. 1, eller ved hjælp af omkostningsmodellering i henhold til første punktum.

Artikel 7

Forenklet kontrol

1. Hvis de direkte omkostninger for hele nettet, jf. artikel 3, stk. 1, eller de direkte omkostninger beregnet på grundlag af modellering, jf. artikel 6, ganget med antallet af togkilometer, køretøjskilometer og/eller bruttotonkilometer, der er leveret i referenceperioden, svarer til enten mindre end 15 % af de samlede omkostninger til vedligeholdelse og fornyelse eller mindre end summen af 10 % af vedligeholdelsesomkostningerne og 20 % af omkostningerne til fornyelse, kan tilsynsorganet udføre den kontrol af beregningen af de direkte omkostninger for hele nettet, som er omhandlet i artikel 56, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU, på forenklet vis. Medlemsstaterne kan beslutte at øge de i dette stykke omhandlede procentsatser til højst det dobbelte af de angivne værdier.
2. Tilsynsorganet kan acceptere beregningen af de gennemsnitlige direkte enhedsomkostninger, jf. artikel 5, stk. 1, og de modulerede gennemsnitlige enhedsomkostninger, jf. artikel 5, stk. 2, og/eller den omkostningsmodellering, jf. artikel 6, der er genstand for den forenkledede kontrol, jf. stk. 1 i nærværende artikel, hvis de gennemsnitlige direkte omkostninger pr. togkilometer for et tog på 1 000 ton ikke er over 2 EUR (i 2005-priser og -vekselkurser ved anvendelse af et passende prisindeks).
3. De i stk. 1 og 2 omhandlede forenkledede kontroller gennemføres uafhængigt af hinanden. Forenkledede kontroller indskrænker ikke anvendelsen af artikel 31 eller 56 i direktiv 2012/34/EU.
4. Tilsynsorganet fastsætter enkelthederne vedrørende den forenkledede kontrol.

Artikel 8

Revision af beregningsmetoden

Infrastrukturforvalteren ajourfører regelmæssigt metoden til beregning af sine direkte omkostninger under hensyntagen til bl.a. bedste internationale praksis.

Artikel 9

Overgangsbestemmelser

Infrastrukturforvalteren fremlægger sin metode til beregning af de direkte omkostninger og i givet fald en indfasningsplan for tilsynsorganet senest 3. juli 2017.

Artikel 10

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. august 2015.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. juni 2015.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand