

COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2015/909 of 12 June 2015 on the modalities for the calculation of the cost that is directly incurred as a result of operating the train service

UOFFISIELL OVERSETTELSE

**KOMMISSJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2015/909**

av 12. juni 2015

**om nærmere regler for beregning av kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av tog tjenesten**

EUROPAKOMMISSJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 31 nr. 3, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved beregning av direkte kostnader kan det tas hensyn til behovet for tiltakende fornyelse eller vedlikehold som følge av en mer intensiv bruk av jernbanenettet, forutsatt at det sikres at bare kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av tog tjenesten, tas med.
- 2) Infrastrukturforvaltere har plikt til å drive jernbanenettene, samtidig som de møter restriksjoner som hindrer effektiv forvaltning og kostnadskontroll. Medlemsstatene bør derfor få mulighet til å fastsette direkte kostnader på et nivå som svarer til kostnadene ved effektiv tjenesteyting.
- 3) Fastsettelse av infrastrukturavgiften til kostnader som oppstår som en direkte følge av tog tjenesten, bør ikke føre til at infrastrukturforvalteren får et økonomisk nettotap eller en økonomisk nettogevinst som følge av driften av tog tjenesten.
- 4) De historiske verdiene av eiendelene bør baseres på de beløpene som infrastrukturforvalteren har betalt for anskaffelse av eiendelene, forutsatt at infrastrukturforvalteren fortsatt er ansvarlig for disse beløpene.
- 5) Infrastrukturforvalteren bør ikke kunne få dekket investeringskostnaden for en eiendel dersom den ikke er forpliktet til å tilbakebetale denne kostnaden.
- 6) Ettersom reglene for beregning av kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av tog tjenesten, bør få anvendelse i hele Unionen, bør de være forenlige med de eksisterende regnskapssystemene for infrastrukturkostnader og de kostnadsdataene som benyttes av infrastrukturforvalterne.
- 7) Bruk av forventede kostnader og ytelsesnivåer bør under normale forretningsvilkår ikke føre til høyere direkte kostnader og infrastrukturavgifter, og til slutt en ineffektiv bruk av jernbanenettet. Det bør derfor benyttes historiske verdier for eiendelene, og bare dersom slike verdier ikke er tilgjengelige eller nåværende verdier er lavere, bør nåværende verdier kunne tas i betraktning. Alternativt kan beregnede verdier eller gjenanskaffelsesverdier, forventede kostnader og forventede ytelsesnivåer benyttes, forutsatt at infrastrukturforvalteren dokumenterer overfor reguleringsorganet hvordan de er fastsatt, og at de er fastsatt på en objektiv måte.
- 8) Infrastrukturforvalteren bør i beregningen av sine direkte kostnader bare kunne ta med kostnader som den på en objektiv og utfyllende måte kan godtgjøre er oppstått som en direkte følge av driften av tog tjenesten. For eksempel er slitasjen på signaler og signalskap langs sporet ikke avhengig av trafikken, og bør derfor ikke omfattes av en avgift basert på direkte kostnader<sup>(2)</sup>. Derimot vil andre deler, for eksempel sporveksler og skinnekryss, bli utsatt for slitasje som følge av driften av tog tjenesten, og bør derfor delvis omfattes av en avgift basert på direkte kostnader. Ettersom sensorer benyttes stadig mer på tog og i infrastruktur, vil de kunne gi ytterligere informasjon om faktisk slitasje som skyldes tog tjenesten.
- 9) Domstolen har avsagt en dom om beregningen av direkte kostnader som oppstår som en følge av driften av tog tjenesten<sup>(3)</sup>. Denne forordning tar hensyn til denne dommen.
- 10) Strømforsyningsutstyr, for eksempel kabler eller transformatorer, er vanligvis ikke utsatt for slitasje som følge av driften av

---

<sup>(1)</sup> EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32.

<sup>(2)</sup> CATRIN-undersøkelsen gir en oversikt over ulike undersøkelser over infrastrukturegenskaper som inngår i økonometriske jernbanekostnadsundersøkelser hos sju infrastrukturforvaltere i EU. Seks av de sju infrastrukturforvalterne mente at trafikkstyring eller signalsystemer ikke var relevant for deres økonometriske kostnadsundersøkelser (se tabell 13, resultat 1 i CATRIN-undersøkelsen, s. 40).

<sup>(3)</sup> Domstolens dom i *Kommisjonen mot Polen*, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, punkt 82, 83 og 84.

togtjenesten. De er verken utsatt for friksjon eller annen påvirkning som skyldes driften av togtjenesten. Derfor bør disse kostnadene til strømforsyningsutstyr ikke tas med i beregningen av kostnader som oppstår som direkte følge av driften av togtjenesten. Tog med elektrisk drift sliter imidlertid på kontaktmediet (kontakttråd eller tredjeskinne) på grunn av friksjon og lysbuer. En del av kostnadene forbundet med vedlikehold og fornyelse av disse kontaktmediene bør derfor anses som oppstått som en direkte følge av driften av togtjenesten. Elektrisk spenning og mekanisk belastning som oppstår som en direkte følge av trafikken, kan forringe andre komponenter i kontaktledningsanlegget, og dermed føre til kostnader til vedlikehold og fornyelse.

- 11) Bruk av kjøretøyer eller jernbanelinjer med visse konstruksjonsegenskaper gir varierende direkte kostnader som oppstår som en følge av togtjenesten. Medlemsstatene kan tillate at deres infrastrukturforvaltere beregner gjennomsnittlige direkte kostnader, blant annet i samsvar med beste internasjonale praksis, for å ta hensyn til slike forskjeller.
- 12) Det er et veletablert økonomisk prinsipp at tilgjengelig infrastrukturkapasitet utnyttes mest effektivt når brukeravgiftene er basert på marginalkostnader. Derfor kan infrastrukturforvalterne beslutte at de vil benytte marginalkostnader som tilnæringsverdi for å beregne den kostnaden som oppstår som en direkte følge av driften av togtjenesten.
- 13) Dessuten er det på grunnlag av beste internasjonale praksis<sup>(4)</sup> fastsatt metoder og modeller, for eksempel økonometriske eller tekniske modeller, for å beregne marginalkostnadene ved infrastrukturbruk. Samtidig vil beste internasjonale praksis bli videreutviklet i takt med at det utføres ytterligere uavhengige analyser og forskning, som verifiseres uavhengig av infrastrukturforvalteren, for eksempel av reguleringsorganet, herunder analyser og forskning som kan være spesifikke for en enkelt medlemsstat fordi infrastrukturen har særlige egenskaper. Infrastrukturforvalteren bør derfor kunne benytte slike modeller til å identifisere direkte kostnader som oppstår som en følge av driften av togtjenesten.
- 14) Forskjellige former for økonometrisk eller teknisk modellering kan gi en mer presis beregning av direkte kostnader eller marginalkostnader ved bruk av infrastrukturen. Kostnadsmodellering krever imidlertid bedre datakvalitet og større ekspertise enn metoder som er basert på at bestemte kostnadskategorier som ikke kan gjøres gjeldende, trekkes fra de totale kostnadene. Dessuten kan det være at reguleringsorganene ennå ikke er i stand til å verifisere om en bestemt beregning er i samsvar med bestemmelsene i direktiv 2012/34/EU. Når disse høyere kravene er oppfylt, bør derfor infrastrukturforvalteren få rett til å beregne direkte kostnader på grunnlag av økonometrisk eller teknisk modellering, eller en kombinasjon av begge.
- 15) Reguleringsorganene bør være i stand til å kontrollere om de ulike avgiftsprinsippene anvendes i tråd med opplysningene de har fått fra infrastrukturforvalteren. Derfor kreves det i vedlegg IV til direktiv 2012/34/EU at infrastrukturforvalteren gir nærmere opplysninger i nettverkserklæringen om metoder, regler og eventuelt satser for både kostnader og avgifter.
- 16) Direkte enhetskostnader er blitt beregnet i internasjonale undersøkelser<sup>(5)</sup> i nært samarbeid med infrastrukturforvalterne. Selv om det i disse undersøkelsene ble analysert ulike metoder som er i bruk i medlemsstatene for forskjellige sammensetninger av rullende materiell og ulike bestemmelsessteder, lå mange verdier for direkte kostnader per togkilometer under 2 euro (i 2005-priser og -valutakurser og ved å benytte en passende prisindeks) per togkilometer for et tog på 1 000 tonn. For å begrense det administrative arbeidet for reguleringsorganene bør det ikke kreves samme detaljnivå ved beregning av direkte kostnader når verdien ligger under dette nivået.
- 17) Av forskjellige grunner, for eksempel økt produktivitet, spredning av ny teknologi eller en bedre forståelse av hva kostnadene skyldes, bør beregningen av direkte kostnader oppdateres eller gjennomgås jevnlig, blant annet i samsvar med beste internasjonale praksis.
- 18) Ettersom jernbaneforetakene trenger forutsigbare avgiftssystemer og har rimelige forventninger til en utviklingen av infrastrukturavgiftene, bør infrastrukturforvalteren framlegge en innfasingsplan for jernbaneforetak som driver togtrafikk der avgiftene kan komme til å øke betydelig etter en gjennomgåelse av gjennomføringen av de eksisterende beregningsmetodene, dersom reguleringsorganet krever en slik innfasingsplan.
- 19) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra komiteen nevnt i artikkel 62 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU

VEDTATT DENNE FORORDNING:

#### *Artikkel 1*

#### **Formål og virkeområde**

<sup>(4)</sup> Resultat D1 i CATRIN-undersøkelsen, samordnet av VTI, mars 2008, s. 37-54 og s. 82-84.

<sup>(5)</sup> GRACE-prosjektet, samordnet av University of Leeds, resultat D7 «Generalisation of marginal social cost estimates», s. 22–23.

1. I denne forordning fastsettes nærmere regler for beregning av kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av tog tjenesten, med sikte på å fastsette avgiftene for den minste pakken med adgangstjenester og for adgang til infrastruktur som knytter sammen serviceanlegg, i samsvar med artikkel 31 nr. 3 i direktiv 2012/34/EU.
2. Denne forordning får anvendelse med forbehold for bestemmelsene i artikkel 8 i direktiv 2012/34/EU om finansieringen av infrastruktur eller balansen mellom infrastrukturforvalterens inntekter og utgifter.

#### *Artikkel 2*

#### **Definisjoner**

I denne forordning menes med:

- 1) «direkte kostnad» kostnad som oppstår som en direkte følge av driften av tog tjenesten,
- 2) «direkte enhetskostnad» direkte kostnad per togkilometer, kjøretøykilometer, et togs bruttotonnkilometer eller en kombinasjon av disse,
- 3) «kostnadssenter» en forretningsenhet i infrastrukturforvalterens regnskapssystem som kostnader allokeres til, slik at disse kostnadene kan fordeles direkte eller indirekte til en kommersiell tjeneste.

#### *Artikkel 3*

#### **Direkte kostnader for hele jernbanenettet**

1. De direkte kostnadene for hele jernbanenettet skal beregnes som differansen mellom kostnadene ved yting av den minste pakken med adgangstjenester og ved adgang til infrastruktur som knytter sammen serviceanlegg på den ene side, og de kostnadene som ikke kan gjøres gjeldende som nevnt i artikkel 4 på den annen side.
2. Medlemsstaten kan beslutte at infrastrukturforvalteren skal benytte kostnadene ved effektiv tjenesteyting til å beregne de direkte kostnadene for hele jernbanenettverket som nevnt i nr. 1.
3. Verdiene av eiendeler som benyttes til å beregne direkte kostnader for hele jernbanenettet, skal baseres på historiske verdier, eller på nåværende verdier når historiske verdier ikke er tilgjengelige eller når nåværende verdier er lavere. De historiske verdiene av eiendelene skal baseres på de beløpene som ble betalt og dokumentert av infrastrukturforvalteren på det tidspunktet disse eiendelene ble anskaffet. Ved gjeldslette, der en annen enhet helt eller delvis har overtatt infrastrukturforvalterens gjeld, skal infrastrukturforvalteren benytte en relevant del av gjeldsletten til å redusere verdien av sine eiendeler og de tilsvarende direkte kostnadene for hele jernbanenettet. Som unntak fra første punktum kan infrastrukturforvalteren benytte verdier, herunder beregnede verdier eller nåværende verdier eller gjenanskaffelsesverdier, dersom infrastrukturforvalteren kan godtgjøre overfor reguleringsorganet at de kan fastsettes på en åpen, utfyllende og objektiv måte.
4. Med forbehold for artikkel 4, og dersom infrastrukturforvalteren på en åpen, utfyllende og objektiv måte, blant annet på grunnlag av beste internasjonale praksis, kan fastsette kostnader og godtgjøre at de er oppstått som en direkte følge av driften av tog tjenesten, kan infrastrukturforvalteren ta følgende kostnader med i beregningen av sine direkte kostnader for hele jernbanenettet:
  - a) kostnader til nødvendig personale for å kunne holde et bestemt linjeavsnitt åpent dersom en søker ber om å få drive en bestemt tog rute utenom de tidene denne linjen til vanlig holdes åpen,
  - b) den del av kostnadene til for eksempel sporveksler og skinnekryss som utsettes for slitasje som følge av tog tjenesten,
  - c) den del av kostnadene til fornyelse og vedlikehold av kontakttråd og/eller tredjeskinne samt kontaktledningen som oppstår som en direkte følge av driften av tog tjenesten,
  - d) kostnader til nødvendig personale for å kunne utarbeide tildelingen av ruteleier og ruteplanen, i den grad de oppstår som en direkte følge av driften av tog tjenesten.
5. Kostnader som benyttes til beregning i henhold til denne artikkel, skal være basert på infrastrukturforvalterens utførte eller forventede utbetalinger. Kostnader som beregnes i henhold til denne artikkel, skal fastsettes eller forhåndsberegnes på en konsekvent måte, på grunnlag av data fra det samme tidsrommet.

#### Artikkel 4

##### Kostnader som skal trekkes fra

1. Ved beregning av direkte kostnader for hele jernbanenettet skal infrastrukturforvalteren ikke ta med følgende kostnader:
  - a) faste kostnader ved at et linjeavsnitt stilles til rådighet, som infrastrukturforvalteren må bære selv, også når det ikke er togbevegelser,
  - b) kostnader som ikke er knyttet til utbetalinger fra infrastrukturforvalteren. Kostnader eller kostnadssentre som ikke er direkte knyttet til yting av den minste pakken med adgangstjenester eller til adgang til infrastruktur som knytter sammen serviceanlegg,
  - c) kostnader i forbindelse med erverv, salg, demontering, dekontaminering, gjenoppdyrking eller utleie av jord eller andre anleggsmidler,
  - d) felleskostnader for hele jernbanenettet, herunder til lønninger og pensjoner,
  - e) finansieringskostnader,
  - f) kostnader i forbindelse med teknologisk utvikling eller ukurans,
  - g) kostnader tilknyttet immaterielle eiendeler,
  - h) kostnader tilknyttet sensorer og kommunikasjons- og signalutstyr langs sporet, dersom de ikke oppstår som en direkte følge av driften av togtjenesten,
  - i) kostnader tilknyttet informasjonsutstyr, kommunikasjonsutstyr som ikke er plassert langs sporet eller telekommunikasjonsutstyr,
  - j) kostnader i forbindelse med enkeltstående tilfeller av force majeure, ulykker og driftsforstyrrelser, med forbehold for artikkel 35 i direktiv 2012/34/EU,
  - k) kostnader tilknyttet strømforsyningsutstyr til kjørestrom, dersom de ikke oppstår som en direkte følge av driften av togtjenesten. Direkte kostnader til drift av togtrafikk som ikke bruker strømforsyningsutstyr, skal ikke omfatte kostnader ved bruk av slikt utstyr,
  - l) kostnader i forbindelse med framlegging av opplysninger som nevnt i nr. 1 bokstav f) i vedlegg II til direktiv 2012/34/EU, med mindre de oppstår som en følge av driften av togtjenesten,
  - m) administrative kostnader som oppstår i forbindelse med ordninger med differensierte avgifter som nevnt i artikkel 31 nr. 5 og artikkel 32 nr. 4 i direktiv 2012/34/EU,
  - n) avskrivning som ikke er fastsatt på grunnlag av faktisk slitasje på infrastrukturen som følge av driften av togtjenesten,
  - o) den del av kostnadene til vedlikehold og fornyelse av sivil infrastruktur som ikke oppstår som en direkte følge av driften av togtjenesten.
2. Dersom infrastrukturforvalteren har mottatt midler til å finansiere bestemte infrastrukturinvesteringer som den ikke er forpliktet til å betale tilbake, og dersom det tas hensyn til disse investeringene ved beregning av direkte kostnader, skal disse investeringskostnadene ikke føre til avgiftsøkning, med forbehold for artikkel 32 i direktiv 2012/34/EU.
3. Kostnader som utelates fra beregningen i henhold til denne artikkel, skal fastsettes eller forhåndsberegnes på grunnlag av tidsrommet nevnt i artikkel 3 nr. 5.

#### Artikkel 5

##### Beregning og modellering av direkte enhetskostnader

1. Infrastrukturforvalteren skal beregne gjennomsnittlige enhetskostnader for hele jernbanenettet ved å dividere de direkte kostnadene for hele nettet med det samlede antallet forventede eller faktisk gjennomførte kjøretøykilometer, togkilometer eller bruttotonnkilometer.

Dersom infrastrukturforvalteren godtgjør overfor reguleringsorganet nevnt i artikkel 55 i direktiv 2012/34/EU at verdiene eller parametrene som er nevnt i nr. 2, er svært ulike for forskjellige deler av dens jernbanenett, skal den alternativt, etter å ha delt inn sitt nett i slike deler, beregne gjennomsnittlige direkte enhetskostnader for hver del av nettet ved å dividere de direkte kostnadene for disse delene med det samlede antallet forventede eller faktisk gjennomførte kjøretøykilometer, togkilometer eller bruttotonnkilometer. Tidsrommet for prognosen over antall kilometer kan omfatte flere år.

For å kunne beregne gjennomsnittlige direkte enhetskostnader kan infrastrukturforvalteren benytte en kombinasjon av kjøretøykilometer, togkilometer eller bruttotonnkilometer, forutsatt at denne beregningsmetoden ikke endrer den direkte

årsakssammenhengen med driften av tog-tjenesten. Med forbehold for artikkel 3 nr. 3 kan infrastrukturforvalteren benytte faktiske eller forventede kostnader.

2. Medlemsstatene kan tillate at infrastrukturforvalteren differensierer de gjennomsnittlige direkte enhetskostnadene slik at det tas hensyn til de ulike gradene av slitasje på infrastrukturen, i samsvar med én eller flere av følgende parametere:

- a) togets lengde og/eller antall kjøretøyer i toget,
- b) togets masse,
- c) type kjøretøy, særlig dets uavfjærede masse,
- d) togets hastighet,
- e) den motordrevne enhetens trekraft,
- f) aksellast og/eller antall aksler,
- g) registrert antall hjulslag eller faktisk bruk av utstyr som beskytter mot hjulslipp,
- h) kjøretøyenes stivhet i lengderetningen og horisontale krefter som innvirker på sporet,
- i) forbrukt og målt elektrisk kraft eller strømvaktakernes eller strømskoenes dynamikk som en parameter for beregning av avgift for slitasje på kontaktråd eller strømskinne,
- j) sporparametere, særlig radiene,
- k) enhver annen kostnadsrelatert parameter dersom infrastrukturforvalteren kan godtgjøre overfor reguleringsorganet at verdien for hver av disse parametrene, herunder variasjon for hver slik parameter når det er relevant, er fastsatt og registrert på en objektiv måte.

3. Modellering av direkte enhetskostnader skal ikke føre til økte direkte kostnader for hele jernbanenettet som nevnt i artikkel 3 nr. 1.

4. Ekstra kostnader som oppstår ved planlagt eller annen omdirigering av tog på initiativ fra infrastrukturforvalteren, skal ikke inngå i de direkte kostnadene som oppstår som en følge av driften av disse tog-tjenestene. Første punktum får ikke anvendelse dersom jernbaneforetaket får tilbakebetalt disse ekstra kostnadene fra infrastrukturforvalteren, eller dersom omdirigeringen skyldtes samordning i samsvar med artikkel 46 i direktiv 2012/34/EU.

5. Det samlede antallet kjøretøykilometer, togkilometer, bruttotonkilometer eller en kombinasjon av disse som benyttes til beregninger i henhold til denne artikkel, skal fastsettes eller forhåndsberegnes på grunnlag av referanseperioden nevnt i artikkel 3 nr. 5.

#### *Artikkel 6*

#### **Kostnadsmodellering**

Som unntak fra artikkel 3 nr. 1 og artikkel 5 nr. 1 første punktum kan infrastrukturforvalteren beregne direkte enhetskostnader ved hjelp av godt dokumentert økonometrisk eller teknisk kostnadsmodellering, forutsatt at den kan godtgjøre overfor reguleringsorganet at de direkte enhetskostnadene omfatter bare direkte kostnader oppstått som en følge av driften av tog-tjenesten, og særlig at de ikke omfatter noen av kostnadene nevnt i artikkel 4. Reguleringsorganet kan be om at infrastrukturforvalteren til sammenligning beregner direkte enhetskostnader i samsvar med artikkel 3 nr. 1 og artikkel 5 nr. 1, eller ved hjelp av kostnadsmodellering i samsvar med første punktum.

#### *Artikkel 7*

#### **Forenklet kontroll**

1. Dersom de direkte kostnadene for hele jernbanenettet som nevnt i artikkel 3 nr. 1, eller de direkte kostnadene beregnet på grunnlag av modellering som nevnt i artikkel 6, multiplisert med antall togkilometer, kjøretøykilometer og/eller bruttotonkilometer som er gjennomført i referanseperioden, tilsvarer enten mindre enn 15 % av de samlede kostnadene til vedlikehold og fornyelse, eller mindre enn summen av 10 % av vedlikeholdskostnadene og 20 % av fornyelseskostnadene, kan reguleringsorganet foreta kontrollen nevnt i artikkel 56 nr. 2 i direktiv 2012/34/EU av beregningen av direkte kostnader for hele jernbanenettet på en forenklet måte. Medlemsstatene kan beslutte at prosentsetningene nevnt i dette nummer skal økes, men ikke til mer enn det dobbelte av de angitte tallene.

2. Reguleringsorganet kan godta beregningen av gjennomsnittlige direkte enhetskostnader som nevnt i artikkel 5 nr. 1, differensierte gjennomsnittlige direkte enhetskostnader som nevnt i artikkel 5 nr. 2 og/eller kostnadsmodellering som nevnt i artikkel 6, ved bruk av den forenklete kontrollen nevnt i nr. 1 i denne artikkel, dersom de gjennomsnittlige direkte kostnadene per togkilometer for et tog på

1 000 tonn ikke overstiger 2 euro (i 2005-priser og -valutakurser og ved å benytte en passende prisindeks).

3. Forenklede kontroller som nevnt i nr. 1 og 2, skal anvendes uavhengig av hverandre. Forenklede kontroller skal ikke berøre artikkel 31 eller artikkel 56 i direktiv 2012/34/EU.

4. Reguleringsorganet skal fastsette nærmere regler for den forenklede kontrollen.

*Artikkel 8*

**Gjennomgåelse av beregningsmetoden**

Infrastrukturforvalteren skal jevnlig oppdatere beregningsmetoden for direkte kostnader, idet det blant annet tas hensyn beste internasjonale praksis.

*Artikkel 9*

**Overgangsbestemmelser**

Infrastrukturforvalteren skal innen 3. juli 2017 framlegge for reguleringsorganet sin beregningsmetode for direkte kostnader og eventuelt en innfasingsplan.

*Artikkel 10*

Denne forordning trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 1. august 2015.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 12. juni 2015.

*For Kommisjonen*

Jean-Claude JUNCKER

President

---