

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/909 DER KOMMISSION****vom 12. Juni 2015****über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 31 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Für die Zwecke der Berechnung der direkten Kosten kann der Tatsache Rechnung getragen werden, dass aufgrund der intensiveren Nutzung eines Netzes Erneuerung und Instandhaltung in kürzeren Abständen erfolgen müssen, sofern gewährleistet ist, dass nur die Kosten berücksichtigt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.
- (2) Die Infrastrukturbetreiber sind zum Betrieb der Netze verpflichtet, auch wenn betriebliche Effizienz und Kostenkontrolle durch Einschränkungen behindert werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die direkten Kosten in Höhe der Kosten einer effizienten Dienstleistungserbringung festzusetzen.
- (3) Die Höhe der Wegeentgelte, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sollte nicht so festgesetzt werden, dass dem Infrastrukturbetreiber infolge der Erbringung des Zugbetriebs netto ein finanzieller Verlust oder Gewinn entsteht.
- (4) Die historischen Vermögenswerte sollten sich auf die Beträge stützen, die der Infrastrukturbetreiber für den Erwerb dieser Vermögenswerte gezahlt hat, solange diese Beträge bei ihm noch als Verbindlichkeiten ausgewiesen sind.
- (5) Dem Infrastrukturbetreiber sollte nicht gestattet sein, die Investitionsausgaben für einen Vermögenswert zurückzuerhalten, sofern er nicht zur Erstattung dieser Kosten verpflichtet ist.
- (6) Da die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, unionsweit gelten sollten, sollten sie mit den bereits vorhandenen Systemen zur Rechnungslegung von Infrastrukturkosten und den von den Infrastrukturbetreibern verwendeten Kostendaten vereinbar sein.
- (7) Der Rückgriff auf Prognosen hinsichtlich der Kosten und Leistungsniveaus sollte unter normalen Umständen nicht dazu führen, dass sich die direkten Kosten und Wegeentgelte erhöhen und damit letztlich das Netz ineffizient genutzt wird. Daher sollten die historischen Vermögenswerte herangezogen und aktuelle Werte nur dann berücksichtigt werden, wenn die historischen Werte nicht vorliegen oder die aktuellen Werte niedriger sind. Alternativ können Schätz- oder Wiederbeschaffungswerte sowie Prognosen hinsichtlich der Kosten und Leistungsniveaus unter der Voraussetzung zugrunde gelegt werden, dass der Infrastrukturbetreiber gegenüber der Regulierungsstelle belegen kann, wie er diese Werte ermittelt hat und inwieweit er hierbei objektiv vorgeht.
- (8) Der Infrastrukturbetreiber sollte in die Berechnung seiner direkten Kosten nur die Kosten einbeziehen können, für die er objektiv und belastbar nachweisen kann, dass sie unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind. So ist der Verschleiß von streckenseitigen Signalen und Stellwerken unabhängig vom Verkehrsaufkommen und sollte daher nicht in die direkten Kosten eingerechnet werden <sup>(2)</sup>. Teile wie die Punktinfrastruktur sind hingegen durch den Zugbetrieb größerem Verschleiß ausgesetzt, weshalb die direkten Kosten hierfür teilweise eingerechnet werden sollten. Mit dem zunehmenden Einsatz von Sensoren an Zügen und Infrastrukturen könnten diese zusätzliche Daten über den tatsächlichen, durch den Zugbetrieb verursachten Verschleiß liefern.
- (9) Zur Berechnung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten erließ der Gerichtshof ein Urteil <sup>(3)</sup>, das in dieser Verordnung berücksichtigt wird.

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

<sup>(2)</sup> Die „CATRIN“-Studie gibt einen Gesamtüberblick über die Studien zu den Infrastrukturmerkmalen, die von sieben EU-Infrastrukturbetreibern für ökonomische Untersuchungen der Eisenbahnkosten herangezogen wurden. Sechs der sieben Infrastrukturbetreiber erachteten die Merkmale Verkehrsmanagement oder Signalgebung als irrelevant für die ökonomischen Untersuchungen der Kosten (siehe Tabelle 13, Ergebnis 1 der CATRIN-Studie, S. 40).

<sup>(3)</sup> Urteil des Gerichtshofs, Kommission/Polen, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, Randnummern 82, 83 und 84.

- (10) Die Ausrüstung für die Stromversorgung, wie Leitungen oder Transformatoren, verschleißt in der Regel nicht durch den Zugbetrieb. Sie ist weder der Reibung noch anderen Einwirkungen aufgrund des Zugbetriebs ausgesetzt. Daher sollten die Kosten der Ausrüstung für die Stromversorgung nicht in die Kosten eingerechnet werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Allerdings kommt es zu einem Verschleiß des Kontaktmediums (Oberleitung oder Stromschiene), da Züge mit elektrischen Triebfahrzeugen Reibung und Lichtbögen verursachen. Folglich könnte ein Teil der Kosten für die Instandhaltung und Erneuerung dieser Kontaktmedien als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen gelten. Auch andere Bauteile der Oberleitungsausrüstung können als unmittelbare Folge der elektrischen und mechanischen Beanspruchung durch die Zugsbewegungen verschleifen und dadurch Kosten für die Instandhaltung und Erneuerung verursachen.
- (11) Abhängig von den Merkmalen der eingesetzten Fahrzeuge oder Eisenbahnstrecken fallen die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs verursachten Kosten unterschiedlich hoch aus. Die Mitgliedstaaten können es ihren Infrastrukturbetreibern gestatten, die durchschnittlichen direkten Kosten beispielsweise gemäß international bewährter Praxis zu modulieren, um solchen Unterschieden Rechnung zu tragen.
- (12) In der Wirtschaft hat sich der Grundsatz bewährt, dass die verfügbare Fahrwegkapazität dann am effektivsten genutzt wird, wenn sich die Nutzerentgelte auf die Grenzkosten stützen. Daher kann ein Infrastrukturbetreiber beschließen, die ihm unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs entstandenen Kosten unter Zugrundelegung der Grenzkosten als Näherungswert zu berechnen.
- (13) Zudem haben sich zur Ermittlung der Grenzkosten der Infrastrukturnutzung Methoden und Modelle <sup>(1)</sup>, wie beispielsweise die ökonometrische oder technische Modellierung, international bewährt. Gleichzeitig werden sich die international gängigen Verfahren in dem Maße weiterentwickeln, wie weitere unabhängige Analysen und Forschungsarbeiten, die unabhängig vom Infrastrukturbetreiber, beispielsweise von der Regulierungsstelle, überprüft werden, durchgeführt werden, darunter auch Analysen und Forschungsarbeiten, die aufgrund der besonderen Infrastrukturmerkmale auf einen bestimmten Mitgliedstaat ausgerichtet sind. Daher sollte es dem Infrastrukturbetreiber gestattet sein, für die Ermittlung der unmittelbar infolge des Zugbetriebs angefallenen Kosten auf solche Modelle zurückzugreifen.
- (14) Die direkten Kosten oder Grenzkosten aus der Nutzung der Infrastruktur lassen sich möglicherweise mit unterschiedlichen Formen der ökonometrischen oder technischen Modellierung genauer ermitteln. Die Kostenmodellierung erfordert jedoch eine höhere Datenqualität und ein größeres Know-how als Verfahren, bei denen von den Vollkosten bestimmte Kostenkategorien abgezogen werden, die nicht geltend gemacht werden können. Darüber hinaus sind einige Regulierungsstellen möglicherweise noch nicht in der Lage, bei einer konkreten Berechnung deren Übereinstimmung mit der Richtlinie 2012/34/EU zu überprüfen. Werden diese höheren Anforderungen erfüllt, sollte es dem Infrastrukturbetreiber gestattet sein, die direkten Kosten mithilfe einer ökonometrischen oder technischen Modellierung oder einer Kombination aus beidem zu berechnen.
- (15) Die Regulierungsstellen sollten überprüfen können, ob für die Ermittlung der Daten, die der Infrastrukturbetreiber ihnen vorlegt, konsequent die verschiedenen Entgeltgrundsätze angewandt wurden. Daher hat der Infrastrukturbetreiber gemäß Anhang IV der Richtlinie 2012/34/EU in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen Verfahren, Regeln sowie gegebenenfalls Tabellen in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte im Einzelnen anzugeben.
- (16) In internationalen Studien <sup>(2)</sup> wurden in enger Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern die Werte direkter Stückkosten berechnet. Auch wenn im Rahmen dieser Studien die unterschiedlichen Verfahren untersucht wurden, die in den Mitgliedstaaten für verschiedene Flottenzusammensetzungen und Bestimmungsorte verwendet werden, lagen viele Werte für die direkten Kosten je Zugkilometer für einen 1 000-Tonnen-Zug unter 2 EUR (zu Preisen und Wechselkursen von 2005 unter Anwendung eines geeigneten Preisindex). Um den Verwaltungsaufwand für die Regulierungsstellen gering zu halten, sollte für die Berechnung der direkten Kosten, deren Wert unter diesem Niveau bleibt, nicht derselbe Grad an Genauigkeit verlangt werden.
- (17) Aus Gründen wie etwa Produktivitätsgewinne, die Verbreitung neuer Technologien oder neue Erkenntnisse über die Verursachung von Kosten sollte die Berechnung der direkten Kosten beispielsweise gemäß der international bewährten Praxis aktualisiert oder regelmäßig überprüft werden.
- (18) Die Eisenbahnunternehmen benötigen berechenbare Entgeltsysteme und erwarten eine angemessene Entwicklung der Wegeentgelte, weshalb die Infrastrukturbetreiber für die Eisenbahnunternehmen, die den Zugbetrieb durchführen, einen Stufenplan vorsehen sollten, falls ein deutlicher Anstieg ihrer Entgelte nach Überprüfung der Umsetzung der geltenden Berechnungsmodalitäten ansteht, sofern ein solcher Stufenplan von der Regulierungsstelle gefordert wird.
- (19) Die Maßnahmen dieser Verordnung entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 62 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Ausschusses —

<sup>(1)</sup> Ergebnis D1 der CATRIN-Studie, koordiniert durch VTI, März 2008, S. 37-54 und S. 82-84.

<sup>(2)</sup> GRACE-Projekt, koordiniert von der University of Leeds, Ergebnis D7 „Generalisation of marginal social cost estimates“, S. 22-23.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

#### **Gegenstand und Geltungsbereich**

- (1) Diese Verordnung legt gemäß Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU die Modalitäten für die Berechnung der Kosten fest, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, und zwar für den Zweck der Festsetzung der Entgelte für das Mindestzugangspaket und den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden.
- (2) Diese Verordnung gilt unbeschadet der in Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU enthaltenen Bestimmungen über die Finanzierung der Infrastruktur oder die Ausgewogenheit zwischen Einnahmen und Ausgaben des Infrastrukturbetreibers.

### Artikel 2

#### **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Direkte Kosten“ sind die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen;
2. „direkte Stückkosten“ sind die direkten Kosten je Zugkilometer, Fahrzeugkilometer, Bruttotonnenkilometer eines Zuges oder einer Kombination hiervon;
3. eine „Kostenstelle“ ist eine Geschäftseinheit innerhalb des Rechnungslegungssystems eines Infrastrukturbetreibers, in der die Kosten, aufgeschlüsselt auf direkte oder indirekte Kosten, einer marktfähigen Leistung zugeordnet werden.

### Artikel 3

#### **Direkte Kosten des gesamten Netzes**

- (1) Die direkten Kosten für das gesamte Netz errechnen sich aus der Differenz zwischen den Kosten für die Erbringung der Dienste des Mindestzugangspakets und für den Zugang zu den Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, einerseits und andererseits den in Artikel 4 genannten Kosten, die nicht geltend gemacht werden können.
- (2) Die Mitgliedstaaten können festlegen, dass der Infrastrukturbetreiber die Kosten für eine effiziente Dienstleistungserbringung für die Zwecke der in Absatz 1 genannten Berechnung der direkten Kosten auf sein gesamtes Netz anwendet.
- (3) Vermögenswerte, die zum Zweck der Berechnung der direkten Kosten für das gesamte Netz zugrunde gelegt werden, müssen sich auf die historischen Werte stützen oder, falls diese Werte nicht bekannt oder niedriger sind, auf aktuelle Werte. Historische Vermögenswerte richten sich nach den vom Infrastrukturbetreiber zum Zeitpunkt des Erwerbs dieses Vermögenswerts gezahlten und dokumentierten Beträgen. Bei einem Schuldenerlass, bei dem alle oder ein Teil der Schulden eines Infrastrukturbetreibers von einer anderen Rechtsperson übernommen wurden, hat dieser — bezogen auf sein gesamtes Netz — einem relevanten Teil des Schuldenerlasses entsprechend seine Vermögenswerte und damit die direkten Kosten niedriger anzusetzen. Abweichend vom ersten Satz kann der Infrastrukturbetreiber Werte, einschließlich Schätzwerte, aktuelle Werte oder Wiederbeschaffungswerte, zugrunde legen, sofern diese transparent, belastbar und objektiv ermittelt und gegenüber der Regulierungsstelle hinreichend begründet werden können.
- (4) Unbeschadet Artikel 4 und sofern der Infrastrukturbetreiber transparent, belastbar und objektiv u. a. nach international bewährter Praxis die Kosten feststellen und nachweisen kann, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind, kann er bei der Berechnung seiner direkten Kosten für sein gesamtes Netz insbesondere folgende Kosten geltend machen:
  - a) Kosten für Personal, das benötigt wird, um eine bestimmte Strecke offen zu halten, sofern ein Antragsteller beantragt, einen bestimmten Zugbetrieb außerhalb der regulären Betriebszeiten dieser Strecke durchzuführen;
  - b) der Kostenanteil der Punktinfrastruktur, einschließlich Weichen und Gleiskreuzungen, die dem Verschleiß durch den Zugbetrieb ausgesetzt ist;

- c) der Anteil der Kosten für die Erneuerung und Instandhaltung der Oberleitungen oder der Stromschiene oder von beidem und der tragenden Oberleitungsausrüstung, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind;
  - d) die Kosten für das Personal, das für die Zuweisung der Zugtrassen und die Ausarbeitung des Fahrplans benötigt wurde, in dem Umfang, wie sie unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind.
- (5) Die für die Berechnung gemäß diesem Artikel zugrunde gelegten Kosten müssen sich auf tatsächlich vom Infrastrukturbetreiber geleistete oder prognostizierte Zahlungen stützen. Gemäß diesem Artikel berechnete Kosten sind einheitlich anhand von Daten für denselben Referenzzeitraum zu ermitteln oder zu veranschlagen.

#### Artikel 4

#### **Nicht geltend zu machende Kosten**

(1) Der Infrastrukturbetreiber kann bei der Berechnung der direkten Kosten seines gesamten Netzes vor allem die folgenden Kosten nicht geltend machen:

- a) Festkosten für die Bereitstellung eines Streckenabschnitts, die zulasten des Infrastrukturbetreibers gehen, auch wenn kein Zug fährt;
- b) Kosten, die sich nicht auf vom Infrastrukturbetreiber geleistete Zahlungen beziehen. Kosten oder Kostenstellen, die in keinem direkten Zusammenhang mit der Bereitstellung des Mindestzugangspakets oder des Zugangs zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, stehen;
- c) Kosten für den Erwerb, den Verkauf, den Rückbau, die Altlastensanierung, die Rekultivierung oder die Pacht oder Miete von Grundstücken oder anderer Anlagevermögen;
- d) das gesamte Netz betreffende Gemeinkosten, einschließlich Gemeinkosten für Dienst- und Versorgungsbezüge;
- e) Finanzierungskosten;
- f) Kosten im Zusammenhang mit dem technischen Fortschritt oder Obsoleszenz;
- g) Kosten für immaterielle Vermögenswerte;
- h) Kosten für streckenseitige Sensoren, Kommunikationsausrüstungen und Signalvorrichtungen, sofern diese nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind;
- i) Kosten für Informations-, nicht streckenseitige Kommunikations- oder Telekommunikationsausrüstung;
- j) Kosten im Zusammenhang mit Einzelfällen von höherer Gewalt, Unfälle und Betriebsunterbrechungen unbeschadet Artikel 35 der Richtlinie 2012/34/EU;
- k) Kosten der Ausrüstung für die Bahnstromversorgung, sofern diese nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind. Direkte Kosten, die aufgrund des Zugbetriebs anfallen, der die Bahnstromversorgung nicht nutzt, dürfen keine Kosten für die Nutzung der Ausrüstung für die Bahnstromversorgung enthalten;
- l) Kosten für die Bereitstellung der in der Richtlinie 2012/34/EU Anhang II Punkt 1 Buchstabe f genannten Informationen, sofern sie nicht für den Zugbetrieb angefallen sind;
- m) Verwaltungskosten, die durch die Festlegung differenzierter Weegeentgelte gemäß Artikel 31 Absatz 5 und Artikel 32 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU angefallen sind;
- n) Abschreibungen, die nicht dem tatsächlichen Verschleiß der Infrastruktur aufgrund des Zugbetriebs zuzuschreiben sind;
- o) der Anteil der Kosten für die Instandhaltung und Erneuerung von baulicher Infrastruktur, die nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind.

(2) Hat der Infrastrukturbetreiber Mittel zur Finanzierung bestimmter Infrastrukturinvestitionen erhalten, die er nicht zurückzahlen muss, und werden diese Investitionen bei der Berechnung der direkten Kosten berücksichtigt, dürfen die Kosten dieser Investitionen — unbeschadet Artikel 32 der Richtlinie 2012/34/EU — das Niveau der Entgelte nicht erhöhen.

(3) Kosten, die aufgrund dieses Artikels bei der Berechnung nicht berücksichtigt wurden, sind gemäß Artikel 3 Absatz 5 für einen Referenzzeitraum zu ermitteln bzw. zu veranschlagen.

*Artikel 5***Berechnung und Modulation der direkten Stückkosten**

(1) Der Infrastrukturbetreiber berechnet die durchschnittlichen direkten Stückkosten für das gesamte Netz, indem er die direkten Kosten für das gesamte Netz durch die Gesamtzahl der Fahrzeugkilometer, Zugkilometer oder Bruttotonnenkilometer teilt, die veranschlagt oder tatsächlich geleistet wurden.

Alternativ kann der Infrastrukturbetreiber, sofern er gegenüber der in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstelle nachweist, dass die in Absatz 2 genannten Werte oder Parameter für verschiedene Teile seines Netzes deutlich voneinander abweichen, und er sein Netz in diese Teile aufgeteilt hat, die durchschnittlichen direkten Stückkosten seiner Netzteile berechnen, indem er die direkten Kosten für diese Teile durch die Gesamtzahl der prognostizierten oder tatsächlich geleisteten Fahrzeugkilometer, Zugkilometer oder Bruttotonnenkilometer teilt. Der Prognosezeitraum kann sich auf mehrere Jahre erstrecken.

Die durchschnittlichen direkten Stückkosten kann der Infrastrukturbetreiber aus der Kombination der Fahrzeugkilometer, Zugkilometer oder Bruttotonnenkilometer berechnen, sofern dieses Verfahren den direkten kausalen Zusammenhang mit dem Zugbetrieb nicht verändert. Unbeschadet Artikel 3 Absatz 3 kann der Infrastrukturbetreiber die tatsächlich entstandenen oder prognostizierten Kosten zugrunde legen.

(2) Die Mitgliedstaaten können dem Infrastrukturbetreiber gestatten, die durchschnittlichen direkten Stückkosten so zu modulieren, dass sie den durch einen oder mehrere der folgenden Parameter beeinflussten unterschiedlichen Verschleiß der Infrastruktur berücksichtigen:

- a) Zuglänge und/oder Zahl der Fahrzeuge eines Zugs;
- b) Zugmasse;
- c) Art des Fahrzeugs, insbesondere dessen ungefederte Masse;
- d) Zuggeschwindigkeit;
- e) Antriebsleistung der motorisierten Einheit;
- f) Achslast und/oder Zahl der Achsen;
- g) Anzahl der festgestellten Flachstellen oder effektiver Einsatz von Schleuderschutzrüstung;
- h) Längssteifigkeit der Fahrzeuge und horizontale Kräfte, die auf die Gleise wirken;
- i) verbrauchte und gemessene elektrische Energie oder Dynamik des Dachstromabnehmers oder der Stromabnehmer für Stromschienen als Parameter für die Anlastung des Verschleißes der Oberleitung oder der Stromschiene;
- j) Gleisparameter, insbesondere die Radien;
- k) sonstige kostenrelevante Parameter, bei denen der Infrastrukturbetreiber gegenüber der Regulierungsstelle nachweisen kann, dass die Werte jedes dieser Parameter, auch gegebenenfalls von Abweichungen jedes dieser Parameter, objektiv gemessen und festgehalten wurden.

(3) Die Modulation der direkten Stückkosten darf nicht dazu führen, dass sich die in Artikel 3 Absatz 1 genannten direkten Kosten im gesamten Netz erhöhen.

(4) Zusatzkosten durch die vom Infrastrukturbetreiber veranlasste planmäßige oder sonstige Umleitung von Zügen dürfen nicht in die Kosten eingerechnet werden, die unmittelbar aufgrund des Betrieb dieser Züge anfallen. Satz 1 findet keine Anwendung, wenn diese Zusatzkosten dem Eisenbahnunternehmen vom Infrastrukturbetreiber erstattet wurden oder wenn sich die Umleitung aus einem Koordinierungsverfahren gemäß Artikel 46 der Richtlinie 2012/34/EU ergab.

(5) Die für die Berechnungen im Sinne dieses Artikels zugrunde gelegte Summe der Fahrzeugkilometer, Zugkilometer, Bruttotonnenkilometer oder Kombination dieser Werte ist bezogen auf den in Artikel 3 Absatz 5 genannten Referenzzeitraum zu ermitteln bzw. zu veranschlagen.

*Artikel 6***Kostenmodellierung**

Abweichend von Artikel 3 Absatz 1 und Satz 1 von Artikel 5 Absatz 1 kann der Infrastrukturbetreiber die direkten Stückkosten mithilfe einer belastbaren und bewährten ökonomischen oder technischen Kostenmodellierung berechnen, sofern er gegenüber der Regulierungsstelle nachweisen kann, dass die direkten Stückkosten nur die Kosten enthalten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallen sind und insbesondere keine der in Artikel 4 genannten

Kosten enthalten. Die Regulierungsstelle kann vom Infrastrukturbetreiber verlangen, zu Vergleichszwecken die direkten Stückkosten gemäß Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 1 oder mithilfe der Kostenmodellierung gemäß Satz 1 zu berechnen.

#### Artikel 7

##### Vereinfachte Kontrolle

(1) Liegen die gemäß Artikel 3 Absatz 1 berechneten direkten Kosten des gesamten Netzes oder die gemäß Artikel 6 mithilfe der Modellierung berechneten direkten Kosten multipliziert mit der Anzahl der Zugkilometer, Fahrzeugkilometer und/oder Bruttotonnenkilometer für den Referenzzeitraum entweder unter 15 % der Vollkosten für die Instandhaltung und Erneuerung oder unter der Summe aus 10 % der Instandhaltungskosten und 20 % der Erneuerungskosten, kann die Regulierungsstelle die gemäß Artikel 56 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehenen Kontrollen der Berechnung der im gesamten Netz angefallenen Kosten in vereinfachter Weise durchführen. Den Mitgliedstaaten steht es frei, die in diesem Absatz genannten Prozentsätze bis maximal zum doppelten Satz zu erhöhen.

(2) Die Regulierungsstelle kann für die gemäß Artikel 5 Absatz 1 durchgeführte Berechnung und die gemäß Artikel 5 Absatz 2 durchgeführte Modulation der durchschnittlichen direkten Stückkosten und/oder die in Artikel 6 genannte Modellierung eine vereinfachte Kontrolle gemäß Absatz 1 vornehmen, wenn die durchschnittlichen direkten Kosten je Zugkilometer für einen 1 000-Tonnen-Zug 2 EUR nicht übersteigen (zu Preisen und Wechselkursen von 2005 unter Anwendung eines geeigneten Preisindex).

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten vereinfachten Kontrollen sind unabhängig voneinander durchzuführen. Vereinfachte Kontrollen erfolgen unbeschadet der Artikel 31 oder 56 der Richtlinie 2012/34/EU.

(4) Die Regulierungsstelle legt die Einzelheiten der vereinfachten Kontrolle fest.

#### Artikel 8

##### Überprüfung der Berechnung

Der Infrastrukturbetreiber aktualisiert regelmäßig das Verfahren zur Berechnung seiner direkten Kosten und berücksichtigt dabei u. a. die international bewährte Praxis.

#### Artikel 9

##### Übergangsbestimmungen

Der Infrastrukturbetreiber legt der Regulierungsstelle spätestens am 3. Juli 2017 sein Verfahren zur Berechnung der direkten Kosten und gegebenenfalls einen Stufenplan vor.

#### Artikel 10

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. August 2015.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 12. Juni 2015

Für die Kommission  
Der Präsident  
Jean-Claude JUNCKER