

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2015/909**av den 12 juni 2015****om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde ⁽¹⁾, särskilt artikel 31.3, och

av följande skäl:

- (1) Vid beräkningen av de direkta kostnaderna kan behovet av påskyndad modernisering eller underhåll till följd av en intensivare användning av nätet beaktas under förutsättning att det säkerställs att endast kostnader som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs tas med.
- (2) Infrastrukturförvaltarna är skyldiga att driva näten samtidigt som de ställs inför inskränkningar som hindrar effektiv förvaltning och kostnadskontroll. Därför bör medlemsstaterna ha möjlighet att fastställa direkta kostnader i nivå med kostnaderna för ett effektivt tillhandahållande av tjänster.
- (3) Att avgiften för tillträde till järnvägsspår fastställs till de direkta kostnaderna för den tågtrafik som bedrivs bör inte leda till att infrastrukturförvaltaren får en ekonomisk nettovinst eller nettoförlust för den tågtrafik som bedrivs.
- (4) Anskaffningsvärdet bör baseras på de belopp som infrastrukturförvaltaren betalat för förvärv av tillgångar förutsatt att infrastrukturförvaltaren förblir ansvarig för dessa belopp.
- (5) Infrastrukturförvaltaren bör inte ha rätt att täcka kostnader för investering i en tillgång, om den inte är skyldig att återbetala denna kostnad.
- (6) Eftersom förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs bör tillämpas i hela unionen, bör de vara förenliga med de befintliga redovisningssystemen för infrastrukturkostnader och med de kostnadsuppgifter som tillämpas av infrastrukturförvaltarna.
- (7) Användning av prognostiserade kostnader och prestandanivåer bör inte under normala affärsförhållanden medföra en höjning av de direkta kostnaderna och avgifterna för tillträde till järnvägsspår och i slutändan en ineffektiv användning av nätet. Därför bör anskaffningsvärdet användas, och endast om sådana värden inte finns tillgängliga eller om de aktuella värdena är lägre kan de aktuella värdena beaktas. Alternativt kan uppskattade värden eller återanskaffningsvärden, prognostiserade kostnader och prognostiserade prestandanivåer användas, förutsatt att infrastrukturförvaltaren visar för regleringsorganet hur de har fastställts och att de har fastställts på ett objektivt sätt.
- (8) Infrastrukturförvaltaren bör endast tillåtas att i beräkningen ta med de direkta kostnader för vilka den på ett objektivt och noggrant sätt kan visa att de uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Till exempel varierar slitage av signaler utmed banan och ställverk inte med trafiken och bör därför inte omfattas av en avgift baserad på direkta kostnader ⁽²⁾. Däremot kommer andra delar, såsom punktinфраstruktur, att utsättas för slitage av den tågtrafik som bedrivs och bör därför delvis omfattas av en avgift baserad på direkta kostnader. Eftersom sensorer används i allt större utsträckning i tåg och infrastruktur, kan de ge kompletterande information om det faktiska slitaget som orsakas av den tågtrafik som bedrivs.
- (9) Domstolen meddelade en dom om beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs ⁽³⁾. Denna förordning tar hänsyn till den domen.

⁽¹⁾ EUTL 343, 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ Catrin-studien ger en översikt över olika studier när det gäller de infrastrukturegenskaper som används i ekonometriska tågkostnadsstudier av sju infrastrukturförvaltare i EU. Sex av de sju infrastrukturförvaltarna ansåg inte att trafikstyrning eller signalering var relevant för deras ekonometriska kostnadsundersökningar (se tabell 13, resultat 1 i Catrin-studien, s. 40).

⁽³⁾ Dom av domstolen i målet kommissionen mot Polen, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, punkterna 82, 83 och 84.

- (10) Elförsörjningsutrustning, såsom kablar och transformatorer, utsätts i allmänhet inte för slitage till följd av den tågtrafik som bedrivs. De utsätts inte för friktion eller andra effekter till följd av den tågtrafik som bedrivs. Därför bör dessa kostnader för elförsörjningsutrustning inte tas med i beräkningen av de kostnader som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. När tåg använder eldrift medför detta dock slitage på kontaktmediet (de överliggande kontaktledningarna eller strömskenorna) på grund av den friktion och de ljusbågar de orsakar. Följaktligen kan en del av kostnaderna för underhåll och modernisering av dessa kontaktmedier anses ha uppstått som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Kostnaderna för underhåll och modernisering av andra delar av överliggande kontaktledningsutrustning kan också försämrans som en direkt följd av trafikrörelser som orsakar elektrisk och mekanisk påfrestning.
- (11) Användning av fordon eller järnvägslinjer med vissa särskilda konstruktionsegenskaper leder till olika nivåer av kostnader som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Medlemsstaterna får tillåta att deras infrastrukturförvaltare modulerar de genomsnittliga direkta kostnaderna i enlighet med bl.a. bästa internationella praxis för att återspegla dessa skillnader.
- (12) Det är en väletablerad ekonomisk princip att användaravgifter baserade på marginalkostnader säkerställer en optimal och effektiv användning av den tillgängliga infrastrukturkapaciteten. Följaktligen får infrastrukturförvaltaren besluta att använda beräkningsgrunden marginalkostnader för att beräkna den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.
- (13) Dessutom har det med hjälp av bästa internationella praxis ⁽¹⁾ fastställts metoder och modeller, till exempel ekonometriska eller tekniska modeller, för att beräkna marginalkostnaderna för användningen av infrastrukturen. Samtidigt kommer internationell bästa praxis fortsätta att utvecklas i takt med att ytterligare oberoende analyser och forskning – som verifieras oberoende av infrastrukturförvaltaren, till exempel av regleringsorganet – genomförs, inbegripet analyser och forskning som kan vara specifika för en enskild medlemsstat på grund av särskilda egenskaper hos infrastrukturen. Följaktligen bör infrastrukturförvaltaren tillåtas att använda sådana modeller för att fastställa de kostnader som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.
- (14) Olika former av ekonometriska eller tekniska modeller kan erbjuda en högre grad av precision i beräkningen av de direkta kostnaderna eller de marginella kostnaderna för användningen av infrastrukturen. Kostnadsmodeller kräver dock en mycket högre kvalitet på data och på sakkunskap än metoder baserade på att vissa kostnadskategorier som inte kan göras gällande dras av från de totala kostnaderna. Dessutom har regleringsorgan eventuellt ännu inte möjlighet att kontrollera att en konkret beräkning följer bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU. Om dessa högre krav uppfylls bör följaktligen infrastrukturförvaltaren ges rätt att beräkna direkta kostnader på grundval av ekonometriska eller tekniska modeller eller en kombination av dem.
- (15) Regleringsorganen bör kunna kontrollera om de olika avgiftsprinciperna tillämpas i enlighet med den information som infrastrukturförvaltaren tillhandahåller dem. I bilaga IV till direktiv 2012/34/EU föreskrivs att infrastrukturförvaltaren i beskrivningen av järnvägsnätet närmare ska ange vilka metoder, bestämmelser och i tillämpliga fall tariffer som används vad gäller både kostnader och avgifter.
- (16) I internationella studier ⁽²⁾ har värdena för direkta kostnader per enhet beräknats i nära samarbete med infrastrukturförvaltare. Även om dessa studier innehåller analyser av ett flertal metoder som används i medlemsstaterna för olika sammansättningar av vagnparker och olika destinationer, befanns många av värdena rörande de direkta kostnaderna per tågakilometer vara lägre än 2 euro (i 2005 års priser och växelkurser, med användning av ett lämpligt prisindex) per tågakilometer för ett 1 000 ton tungt tåg. För att minska det administrativa arbetet för regleringsorganen bör samma detaljnivå inte krävas vid beräkningen av de direkta kostnaderna när deras värde ligger under denna nivå.
- (17) Av olika skäl, t.ex. produktivitetökningar, spridning av ny teknik eller en bättre kunskap om kostnadskausalitet, bör beräkningen av direkta kostnader uppdateras eller ses över regelbundet i enlighet med bl.a. bästa internationella praxis.
- (18) Eftersom järnvägsföretagen behöver förutsägbara avgiftssystem och har rimliga förväntningar på utvecklingen av infrastrukturavgifter, bör infrastrukturförvaltaren tillhandahålla en infasningsplan för järnvägsföretag som bedriver tågtrafik och vars avgifter kan komma att öka väsentligt efter en översyn av genomförandet av de befintliga beräkningsmetoderna, om en sådan infasningsplan krävs av regleringsorganet.
- (19) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 62.1 i direktiv 2012/34/EU.

⁽¹⁾ Resultat D1 i Catrin-studien, samordnad av VTI, mars 2008, s. 37–54 och 82–84.

⁽²⁾ Grace-projektet, som samordnas av universitetet i Leeds, Resultat D7 "Generalisation of marginal social cost estimates", ss. 22–23.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs förfarandena för beräkning av de kostnader som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs, för att avgifterna för minimipaketet av tillträdestjänster och tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster ska kunna fastställas i enlighet med artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU.
2. Denna förordning ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 8 i direktiv 2012/34/EU om finansieringen av infrastruktur eller balansen mellan inkomster och utgifter för infrastrukturförvaltaren.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *direkt kostnad*: den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.
2. *direkt kostnad per enhet*: den direkta kostnaden per tågakilometer, fordonskilometer, bruttotonkilometer för ett tåg, eller en kombination av dessa.
3. *kostnadsställe*: en affärsenhet inom infrastrukturförvaltarens räkenskaper till vilken kostnaderna allokeras för att fördela dessa kostnader direkt eller indirekt till en tjänst som kan marknadsföras.

Artikel 3

Direkta kostnader för hela nätet

1. De direkta kostnaderna för hela nätet ska beräknas som skillnaden mellan, å ena sidan, kostnaderna för att tillhandahålla tjänsterna i minimipaketet av tillträdestjänster och för tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster och, å andra sidan, de kostnader som inte kan göras gällande som avses i artikel 4.
2. Medlemsstaten får besluta att infrastrukturförvaltaren ska använda kostnaderna för ett effektivt tillhandahållande av tjänster vid beräkningen av de direkta kostnaderna för hela nätet som avses i punkt 1.
3. De värden på tillgångar som används för beräkning av direkta kostnader för hela nätet ska grundas på anskaffningsvärden eller, om sådana värden inte är tillgängliga eller om de aktuella värdena är lägre, på de aktuella värdena. Anskaffningsvärdet för historiska tillgångar ska grundas på de av infrastrukturförvaltaren betalade och dokumenterade beloppen vid tidpunkten för förvärvet av dessa tillgångar. Vid skuldåtgärder, varvid en annan har tagit över samtliga eller delar av infrastrukturförvaltarens skulder, ska infrastrukturförvaltaren använda en relevant del av skuldåtgärder för att minska värdet på sina tillgångar och därmed de direkta kostnaderna för hela nätet. Genom undantag från första meningen får infrastrukturförvaltaren använda värden som inkluderar uppskattade värden eller aktuella värden eller återanskaffningsvärden, om de kan mätas på ett öppet, objektivet och noggrant sätt och vederbörligen motiveras för regleringsorganet.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4, och om infrastrukturförvaltaren på ett öppet, noggrant och objektivet sätt kan mäta och redovisa på grundval av bland annat bästa internationella praxis att kostnaderna uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs, får infrastrukturförvaltaren i synnerhet ta med följande kostnader i beräkningen av sina direkta kostnader för hela nätet:
 - a) Kostnaderna för den personal som behövs för att hålla en viss sträcka öppen, om en sökande begär att få bedriva en viss tågtrafik utanför de normala öppettiderna på denna sträcka.
 - b) Den del av kostnaderna för punktinfrastruktur, inklusive växlar och korsningar, som är utsatt för slitage till följd av tågtrafiken.

- c) Den del av kostnaderna för att modernisera och underhålla den överliggande kontaktledningen eller strömskenan eller båda och den överliggande kontaktledningsutrustningen som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.
 - d) Kostnaderna för personal som behövs för att förbereda tilldelningen av tåglägen och tågplanen i den utsträckning de uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.
5. De kostnader som används vid beräkningen enligt denna artikel ska grundas på infrastrukturförvaltarens utförda eller prognostiserade betalningar. De kostnader som beräknas enligt denna artikel ska mätas eller prognostiseras på ett konsekvent sätt på grundval av uppgifter från samma tidsperiod.

Artikel 4

Kostnader som inte kan göras gällande

1. Infrastrukturförvaltaren får i synnerhet inte ta med följande kostnader i beräkningen av direkta kostnader för hela nätet:
- a) Fasta kostnader för att tillhandahålla en sträcka, vilka infrastrukturförvaltaren är skyldig att bära även i avsaknad av tågrörelser.
 - b) Kostnader som inte hänför sig till betalningar som görs av infrastrukturförvaltaren. Kostnader eller kostnadsställen som inte är direkt kopplade till tillhandahållande av minimipaket av tillträdestjänster eller till tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster.
 - c) Kostnader för förvärv, försäljning, demontering, sanering, rekultivering eller hyra av mark eller andra fasta tillgångar.
 - d) Allmänna kostnader för hela nätet, inklusive löner och pensioner.
 - e) Finansieringskostnader.
 - f) Kostnader för tekniska framsteg eller tekniskt åldrande.
 - g) Kostnader för immateriella tillgångar.
 - h) Kostnader för sensorer samt kommunikationsutrustning och signalutrustning utmed banan, om de inte uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.
 - i) Kostnader för information, eller för kommunikationsutrustning eller telekommunikationsutrustning som inte är belägen utmed banan.
 - j) Kostnader i samband med enskilda fall av force majeure, olyckor och driftsavbrott utan att det påverkar tillämpningen av artikel 35 i direktiv 2012/34/EU.
 - k) Kostnader för elförsörjningsutrustning för drivmotorström, om de inte uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. De direkta kostnaderna för att bedriva tågtrafik som inte använder elförsörjningsutrustning får inte omfatta kostnader för användning av elförsörjningsutrustningen.
 - l) Kostnader för tillhandahållande av den information som nämns under punkt 1 f i bilaga II till direktiv 2012/34/EU, om de inte uppstår till följd av den tågtrafik som bedrivs.
 - m) Administrativa kostnader som kan hänföras till de system med differentierade avgifter som avses i artiklarna 31.5 och 32.4 i direktiv 2012/34/EU.
 - n) Avskrivningar som inte kan tillskrivas faktiskt slitage på infrastrukturen till följd av den tågtrafik som bedrivs.
 - o) Den del av kostnader för underhåll och modernisering av infrastruktur som inte uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.
2. Om infrastrukturförvaltaren erhöll medel för att finansiera särskilda investeringar i infrastruktur, som den inte är skyldig att betala tillbaka och om dessa investeringar beaktas vid beräkningen av de direkta kostnaderna, får kostnaderna för sådana investeringar, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 32 i direktiv 2012/34/EU, inte öka avgiftsnivån.
3. De kostnader som enligt denna artikel inte tas med i beräkningen ska mätas eller prognostiseras på grundval av den tidsperiod som avses i artikel 3.5.

*Artikel 5***Beräkning och modulering av de direkta kostnaderna per enhet**

1. Infrastrukturförvaltaren ska beräkna de genomsnittliga direkta kostnaderna per enhet för hela nätet genom att dividera de direkta kostnaderna för hela nätet med det totala antal fordonskilometer, tågkilometer eller bruttotonkilometer som prognostiseras eller faktiskt trafikeras.

Alternativt, om infrastrukturförvaltaren kan visa för det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU att de värden och parametrar som nämns i punkt 2 skiljer sig åt väsentligt mellan olika delar av nätet, ska infrastrukturförvaltaren dela upp sitt nät i de delarna och därefter beräkna de genomsnittliga direkta kostnaderna per enhet för varje del av nätet genom att dividera de direkta kostnaderna för dessa delar med det totala antalet fordonskilometer, tågkilometer eller bruttotonkilometer som prognostiseras eller faktiskt trafikeras. Prognosperioden får löpa över flera år.

För att beräkna de genomsnittliga direkta kostnaderna per enhet får infrastrukturförvaltaren använda en kombination av fordonskilometer, tågkilometer eller bruttotonkilometer under förutsättning att denna beräkningsmetod inte ändrar det direkta orsakssambandet med den bedrivna tågtrafiken. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3.3 får infrastrukturförvaltaren tillämpa de faktiska eller de prognostiserade kostnaderna.

2. Medlemsstaterna får tillåta att infrastrukturförvaltaren modulerar de genomsnittliga direkta kostnaderna per enhet för att ta hänsyn till de olika graderna av slitage på infrastrukturen i enlighet med en eller flera av följande parametrar:

- a) Tåglängd och/eller antalet fordon i tåget.
- b) Tågmassa.
- c) Typ av fordon, särskilt dess ofjädrade massa.
- d) Tåghastighet.
- e) Dragkraft för den motordrivna enheten.
- f) Axellast och/eller antalet axlar.
- g) Fastställt antal hjulplattor eller faktisk användning av utrustning för skydd mot slirningar.
- h) Longitudinell styvhet hos fordonen och horisontella krafter som inverkar på spåret.
- i) Förbrukad och uppmätt elektrisk effekt eller dynamik hos strömvagnarna eller kontaktskorna som en parameter för att fastställa avgift för slitage på den överliggande kontaktledningen eller strömskenan.
- j) Spårparametrar, särskilt radier.
- k) Alla övriga kostnadsrelaterade parametrar där infrastrukturförvaltaren kan visa för regleringsorganet att värdena för varje parameter, inklusive variationerna hos varje sådan parameter i förekommande fall, mäts och registreras på ett objektivt sätt.

3. En modulering av de direkta kostnaderna per enhet får inte leda till en ökning av de direkta kostnaderna för hela nätet såsom anges i artikel 3.1.

4. Extra kostnader på grund av planerade eller oplanerade tillfälliga trafikomläggningar på initiativ av infrastrukturförvaltaren ska inte ingå i de kostnader som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Den första meningen är inte tillämplig om järnvägsföretaget får ersättning för extrakostnaderna av infrastrukturförvaltaren eller om den tillfälliga trafikomläggningen skedde till följd av en samordningsprocess i enlighet med artikel 46 i direktiv 2012/34/EU.

5. Det totala antalet fordonskilometer, tågkilometer, bruttotonkilometer eller en kombination av dem, som används för beräkningarna enligt denna artikel ska mätas eller prognostiseras på grundval av den referensperiod som avses i artikel 3.5.

*Artikel 6***Kostnadsmodeller**

Genom undantag från artikel 3.1 och den första meningen i artikel 5.1 får infrastrukturförvaltaren beräkna de direkta kostnaderna per enhet på grundval av ekonometriska eller tekniska kostnadsmodeller, förutsatt att den kan visa för regleringsorganet att de direkta kostnaderna per enhet endast omfattar kostnader som är en direkt följd av den tågtrafik

som bedrivs och, i synnerhet, inte inbegriper några av de kostnader som avses i artikel 4. Regleringsorganet får begära att infrastrukturförvaltaren i jämförelsesyfte beräknar de direkta kostnaderna per enhet i enlighet med artikel 3.1 och artikel 5.1 eller med hjälp av kostnadsmodeller i enlighet med första meningen.

Artikel 7

Förenklad kontroll

1. Om de direkta kostnader för hela nätet som avses i artikel 3.1 eller de direkta kostnader beräknade på grundval av modeller som avses i artikel 6 multiplicerat med antalet tågkilometer, fordonskilometer och/eller bruttotonkilometer under referensperioden är antingen mindre än 15 % av de totala kostnaderna för underhåll och modernisering eller mindre än summan av 10 % av underhållskostnaderna och 20 % av moderniseringskostnaderna, får regleringsorganet utföra den kontroll som avses i artikel 56.2 i direktiv 2012/34/EU av beräkningen av de direkta kostnaderna för hela nätverket på ett förenklat sätt. Medlemsstaterna får besluta att höja de procentsatser som anges i denna punkt med högst de dubbla angivna värdena.
2. Regleringsorganet får godta beräkningen av de genomsnittliga direkta kostnaderna per enhet som avses i artikel 5.1 och de modulerade genomsnittliga direkta enhetskostnader som avses i artikel 5.2 och/eller de modeller för kostnadsberäkning som avses i artikel 6, med den förenklade kontroll som avses i punkt 1 i denna artikel, om de genomsnittliga direkta kostnaderna per tågkilometer för ett 1 000 ton tungt tåg uppgår till högst 2 euro (i 2005 års priser och växelkurser, med användning av ett lämpligt prisindex).
3. De förenklade kontroller som avses i punkterna 1 och 2 ska tillämpas oberoende av varandra. De förenklade kontrollerna ska inte påverka tillämpningen av artiklarna 31 eller 56 i direktiv 2012/34/EU.
4. Regleringsorganet ska fastställa detaljerna i den förenklade kontrollen.

Artikel 8

Omprövning av beräkningen

Infrastrukturförvaltaren ska regelbundet uppdatera metoden för beräkning av sina direkta kostnader med beaktande av bland annat bästa internationella praxis.

Artikel 9

Övergångsbestämmelser

Infrastrukturförvaltaren ska lämna in sin metod för beräkning av direkta kostnader och, i tillämpliga fall, en infasningsplan till regleringsorganet senast den 3 juli 2017.

Artikel 10

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 augusti 2015.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 12 juni 2015.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande