

**UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2015/909 VAN DE COMMISSIE****van 12 juni 2015****betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte <sup>(1)</sup>, en met name artikel 31, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij de berekening van de directe kosten mag rekening worden gehouden met de behoefte aan een snellere vernieuwing of onderhoud van de infrastructuur door een intensiever gebruik van het net voor zover alleen kosten die rechtstreeks uit de treinexploitatie voortvloeien worden meegerekend.
- (2) Infrastructuurbeheerders zijn belast met de exploitatie van spoornetten maar kampen met een aantal beperkingen die een efficiënt beheer en kostenbeheersing in de weg staan. Derhalve moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen de directe kosten vast te stellen op een niveau dat hoort bij een efficiënte dienstverlening.
- (3) De koppeling van de toegangsrechten aan de rechtstreeks uit de treindienst voortvloeiende kosten mag niet tot gevolg hebben dat de infrastructuurbeheerder door de exploitatie van de treindienst netto verlies lijdt of winst boekt.
- (4) De waarde van historische activa moeten worden bepaald op basis van de door de infrastructuurbeheerder voor de verwerving daarvan betaalde prijs voor zover hij voor die bedragen de aansprakelijkheid blijft dragen.
- (5) De infrastructuurbeheerder mag geen investeringskosten doorberekenen van investeringen die hij niet dient terug te betalen.
- (6) Aangezien de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien in de hele Unie toepasbaar moeten zijn, dienen deze compatibel te zijn met de bestaande door de infrastructuurbeheerders gehanteerde kostengegevens en systemen voor de toerekening van infrastructuurkosten.
- (7) Het gebruik van geraamde kosten en prestatieniveaus mag, in normale bedrijfsomstandigheden, niet tot gevolg hebben dat de directe kosten en toegangsrechten stijgen en dat het netwerk uiteindelijk inefficiënt gebruikt wordt. Daarom moet de historische waarde van activa worden gehanteerd en mag alleen wanneer die waarde niet bekend is, of wanneer de huidige waarde lager ligt, de actuele waarde worden gehanteerd. Als alternatief kunnen ramingen, vervangwaarden of prognoses van de kosten en prestatieniveaus worden gebruikt indien de infrastructuurbeheerder aan de toezichthoudende instantie kan aantonen hoe deze tot stand zijn gekomen en dat ze op een objectieve manier zijn opgesteld.
- (8) De infrastructuurbeheerder mag in de berekening van zijn directe kosten alleen die kosten meenemen waarvan hij objectief en goed onderbouwd kan aantonen dat ze rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. De slijtage van seinen en seinposten is bijvoorbeeld niet afhankelijk van de verkeersintensiteit en mag derhalve niet als directe kosten worden doorberekend <sup>(2)</sup>. Anderzijds moeten onderdelen, zoals wissels, die onderhevig zijn aan slijtage door de exploitatie van de treindienst, gedeeltelijk als directe kosten worden doorberekend. Naarmate het aantal op treinen en de infrastructuur geïnstalleerde sensoren toeneemt, kunnen deze extra informatie verstrekken over de reële door de treindienst veroorzaakte slijtage.
- (9) Het Hof van Justitie heeft een arrest geveld over de berekening van kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien <sup>(3)</sup>. In deze verordening is rekening gehouden met dat arrest.

<sup>(1)</sup> PBL 343 van 14.12.2012, blz. 32.

<sup>(2)</sup> De CATRIN-studie bevat een synoptisch overzicht van de infrastructuurkenmerken die in econometrische studies van zeven infrastructuurbeheerders in de Unie over de kosten van spoorinfrastructuur worden gebruikt. Zes van de zeven infrastructuurbeheerders zijn van oordeel dat verkeersbeheer en seingeving niet relevant zijn voor hun econometrische kostenstudies (zie CATRIN-studie, pakket 1, blz. 40, tabel 13).

<sup>(3)</sup> Arrest van het Hof in zaak C512/10 Commissie vs. Polen; ECLI:EU:C:2013:338, punten 82, 83 en 84.

- (10) De exploitatie van de treindienst veroorzaakt normaal gezien geen slijtage aan elektrische uitrusting zoals kabels of transformatoren en deze worden evenmin blootgesteld aan wrijving of andere effecten van de treinexploitatie. Derhalve mogen de kosten voor elektrische uitrusting niet worden meegenomen bij de berekening van de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Treinen die tractiestroom afnemen, zorgen door de wrijving en de vlamboogen die ze veroorzaken voor slijtage aan de rijdraad of stroomrail. Bijgevolg kan een deel van de onderhouds- en vervangingskosten van stroomdragers direct aan de treinexploitatie worden gekoppeld. Verkeersbewegingen die een elektrische en mechanische belasting teweegbrengen kunnen direct tot gevolg hebben dat de onderhouds- en vervangingskosten van andere onderdelen van de bovenleiding toenemen.
- (11) Het gebruik van voertuigen of spoorlijnen met verschillende ontwerpkenmerken heeft een impact op de door de exploitatie van de treindienst veroorzaakte directe kosten. De lidstaten kunnen hun infrastructuurbeheerders toestaan de gemiddelde directe kosten te differentiëren overeenkomstig de beste internationale praktijken om dergelijke verschillen door te berekenen.
- (12) Volgens een algemeen aanvaard economisch principe waarborgen gebruiksheffingen op basis van marginale kosten een optimaal gebruik van de infrastructuurcapaciteit. Derhalve kan de infrastructuurbeheerder besluiten de directe kosten die uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien te berekenen op basis van geraamde marginale kosten.
- (13) Voorts zijn in het kader van internationale beste praktijken <sup>(1)</sup> methoden en modellen ontwikkeld, zoals econometrische of technische modellen, om de marginale kosten van infrastructuurgebruik te berekenen. Tegelijk zal de internationale praktijk zich verder blijven ontwikkelen naarmate nieuwe analyses en onderzoek worden verricht — en getoetst door een van de infrastructuurbeheerder onafhankelijke instantie, zoals de toezichthoudende instantie — met inbegrip van analyse en onderzoek die voor individuele lidstaten specifiek zijn in verband met bijzondere infrastructuurkenmerken. Daarom moeten infrastructuurbeheerders dergelijke modellen kunnen gebruiken om de directe kosten die uit de treinexploitatie voortvloeien te bepalen.
- (14) Verschillende vormen van econometrische of technische modellen bieden een betere nauwkeurigheid voor de berekening van de directe of marginale kosten van infrastructuurgebruik. Kostenmodellering vergt echter betere gegevens en een grotere deskundigheid dan methoden waarbij de niet mee te rekenen kosten worden afgetrokken van de totale kosten. Bovendien zullen de toezichthoudende instanties misschien nog niet kunnen beoordelen of de concrete berekening conform Richtlijn 2012/34/EU is. Daarom moet de infrastructuurbeheerder, wanneer aan deze strengere eisen is voldaan, het recht krijgen de directe kosten te berekenen op basis van econometrische of wetenschappelijke modellen of een combinatie van beide.
- (15) Op basis van de door de infrastructuurbeheerder meegedeelde informatie moeten de toezichthoudende instanties kunnen controleren of de verschillende heffingsbeginselen consequent worden toegepast. Derhalve dient de infrastructuurbeheerder op grond van bijlage IV van Richtlijn 2012/34/EU de methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen voor de bepaling van de kosten en heffingen nader te omschrijven in de netverklaring.
- (16) In internationale studies <sup>(2)</sup> zijn in nauwe samenwerking met de infrastructuurbeheerders de directe eenheidskosten berekend. Hoewel in die studies verschillende methoden zijn geanalyseerd die in de lidstaten voor verschillende materieelparken en bestemmingen worden gebruikt, bedroegen de directe kosten per treinkilometer meestal minder dan 2 EUR (prijsspeil en wisselkoers van 2005) per trein-km van een trein van 1 000 ton. Om de administratieve last voor de toezichthoudende instanties te beperken is voor de berekening van de directe kosten niet dezelfde graad van nauwkeurigheid vereist wanneer die kosten lager dan deze drempel liggen.
- (17) Om verschillende redenen, zoals productiviteitsverbeteringen, de invoering van nieuwe technologieën of een beter inzicht in de veroorzaker van kosten, moet de berekening van de directe kosten regelmatig worden bijgewerkt en herzien overeenkomstig onder meer de beste internationale praktijk.
- (18) Aangezien spoorwegondernemingen behoefte hebben aan voorspelbare heffingssystemen en redelijke verwachtingen inzake de ontwikkeling van de infrastructuurheffingen, dient de infrastructuurbeheerder, als dit door de toezichthoudende instantie wordt gevraagd, een ingroeiplan op te stellen voor die spoorwegondernemingen die treindiensten exploiteren en die door herziening van de berekeningswijze aanzienlijk hogere heffingen zouden moeten betalen.
- (19) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het in artikel 62, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde comité,

<sup>(1)</sup> Deel D1 van de CATRIN-studie, gecoördineerd door VTI, maart 2008, blz. 37 t/m 54 en blz. 82 t/m 84.

<sup>(2)</sup> GRACE-project, gecoördineerd door de University of Leeds, deel D7 „Generalisation of marginal social cost estimates”, blz. 22 en 23.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

### Onderwerp en werkingssfeer

1. Bij deze verordening worden de modaliteiten vastgesteld voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien met het oog op de vaststelling van de heffingen voor het minimumtoegangspakket en voor de toegang tot infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt als bedoeld in artikel 31, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU.
2. Deze verordening dient te worden toegepast zonder afbreuk te doen aan de bepalingen inzake de financiering van infrastructuur of het evenwicht tussen de inkomsten en uitgaven van de infrastructuurbeheerder als bedoeld in artikel 8 van Richtlijn 2012/34/EU.

#### Artikel 2

### Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „directe kosten”: de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien;
2. „directe eenheidskosten”: de directe kosten per treinkilometer, voertuigkilometer, brutotonkilometer van een trein of een combinatie daarvan;
3. „kostencentrum”: de bedrijfseenheid binnen het boekhoudsysteem van de infrastructuurbeheerder waaraan kosten worden toebedeeld met het oog op de directe of indirecte toewijzing daarvan aan een verhandelbare dienst.

#### Artikel 3

### Directe kosten voor het hele net

1. De directe kosten voor het hele net worden berekend als het verschil tussen enerzijds de kosten voor de verlening van de diensten van het minimumtoegangspakket en voor de toegang tot infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt, en anderzijds de niet in rekening te brengen kosten als bedoeld in artikel 4.
2. De lidstaten kunnen besluiten dat de infrastructuurbeheerder de directe kosten voor het hele net als bedoeld in lid 1 dient te bepalen op basis van de kosten voor een efficiënte dienstverlening.
3. De waarde van activa die voor de berekening van de directe kosten voor het hele net worden gebruikt, moeten gebaseerd zijn op historische waarden, dan wel, wanneer die niet bekend zijn of wanneer de actuele waarde lager ligt, op de actuele waarde. De historische waarde van activa moet gebaseerd zijn op de door de infrastructuurbeheerder op het moment van de verwerving van de activa betaalde en gedocumenteerde prijs. In geval van een schuldverlichting, waarbij de schulden van de infrastructuurbeheerder geheel of gedeeltelijk door een andere entiteit worden overgenomen, dient de infrastructuurbeheerder een relevant deel van die schuldverlichting te gebruiken om de waarde van zijn activa en de overeenkomstige directe kosten voor het hele net te verminderen. In afwijking van de eerste zin mag de infrastructuurbeheerder waarden hanteren, waaronder ramingen van de huidige waarde of vervangingswaarde, als aan de toezichthoudende instantie kan worden aangetoond dat die waarden op transparante, goed onderbouwde en objectieve manier zijn vastgesteld.
4. Onverminderd artikel 4 en indien de infrastructuurbeheerder, onder meer op basis van beste internationale praktijken, de kosten die rechtstreeks uit de treinexploitatie voortvloeien op transparante, goed onderbouwde en objectieve wijze kan meten en aantonen mag hij in de berekening van de directe kosten voor het hele net in ieder geval de volgende kosten opnemen:
  - a) kosten van personeel dat nodig is om een bepaald baanvak open te houden indien een exploitant verzoekt om een specifieke trein te laten rijden buiten de normale openingstijden van die lijn;
  - b) het deel van de kosten van wisselcomplexen, waaronder wissels en kruisingen, die slijtage ondervinden van de treindienst;

- c) het deel van de kosten voor vernieuwing en onderhoud van de rijdraden, stroomrails of beide en van de bovenleidingsapparatuur dat rechtstreeks voortvloeit uit de exploitatie van de treindienst;
  - d) de kosten van personeel dat nodig is voor de toewijzing van treinpaden en het opstellen van de dienstregeling voor zover die kosten rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst.
5. De voor de berekening op grond van dit artikel gehanteerde kosten moeten gebaseerd zijn op door de infrastructuurbeheerder uitgevoerde of verwachte betalingen. De op grond van dit artikel berekende kosten moeten consequent worden gemeten en geraamd op basis van gegevens uit dezelfde periode.

#### Artikel 4

#### Niet in rekening te brengen kosten

1. Bij de berekening van de directe kosten voor het hele net laat de infrastructuurbeheerder specifiek de volgende kosten buiten beschouwing:
- a) vaste kosten voor een bepaald baanvak die de infrastructuurbeheerder ook dient te dragen wanneer er geen treinbewegingen zijn;
  - b) kosten die geen verband houden met door de infrastructuurbeheerder uitgevoerde betalingen. Kosten of kostencentra zonder rechtstreeks verband met het aanbieden van het minimumtoegangspakket of de toegang tot infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt;
  - c) kosten voor verwerving, verkoop, ontmanteling, sanering, heringebruikname of huur van gronden of andere vaste activa;
  - d) overheadkosten voor het hele net, met inbegrip van overheadlonen en pensioenen;
  - e) financieringskosten;
  - f) kosten in verband met technologische vooruitgang of veroudering;
  - g) kosten van immateriële activa;
  - h) kosten van baansensoren, communicatieapparatuur langs het spoor en seinuitrusting die niet rechtstreeks uit de treinexploitatie voortvloeien;
  - i) kosten van informatie, niet langs het spoor gelegen communicatieapparatuur of telecommunicatie-uitrusting;
  - j) kosten in verband met individuele gevallen van overmacht, ongevallen en storingen onverminderd artikel 35 van Richtlijn 2012/34/EU;
  - k) kosten van uitrusting voor de elektrische tractiestroomvoorziening die niet rechtstreeks uit de treinexploitatie voortvloeien. De directe kosten voor de exploitatie van treindiensten die geen elektrische stroomvoorziening gebruiken omvatten geen kosten voor het gebruik van elektrische stroomvoorziening.
  - l) kosten in verband met de verstrekking van de in punt 1, onder f), van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU genoemde informatie, tenzij deze rechtstreeks voortvloeit uit de exploitatie van de treindienst;
  - m) de administratiekosten van de gedifferentieerde heffingsregelingen als bedoeld in artikel 31, lid 5, en artikel 32, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU;
  - n) afschrijvingen die niet worden bepaald op basis van de reële door de treinexploitatie veroorzaakte slijtage van de infrastructuur;
  - o) het deel van de onderhouds- en vernieuwingskosten van civiele infrastructuur dat niet rechtstreeks voortvloeit uit de exploitatie van de treindienst.
2. Indien de infrastructuurbeheerder voor de financiering van specifieke infrastructuurinvesteringen middelen krijgt die niet terug betaald hoeven te worden en indien met die investeringen rekening wordt gehouden voor de berekening van de directe kosten, mogen die investeringen, onverminderd artikel 32 van Richtlijn 2012/34/EU, niet tot een stijging van de heffingen leiden.
3. Kosten die op grond van dit artikel niet in de berekening mogen worden opgenomen, worden op basis van de in artikel 3, lid 5, bedoelde termijn gemeten of geraamd.

*Artikel 5***Berekening en differentiatie van directe eenheidskosten**

1. De infrastructuurbeheerder berekent de gemiddelde directe eenheidskosten voor het hele net door de directe kosten voor het hele net te delen door het geraamde of werkelijk gerealiseerde totale aantal voertuigkilometers, treinkilometers of brutotonkilometers.

Indien hij ten aanzien van de toezichhoudende instantie als bedoeld in artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU kan aantonen dat de in lid 2 genoemde waarden of parameters voor verschillende delen van het netwerk sterk uiteenlopen en na de opdeling van het netwerk in verschillende delen, kan de infrastructuurbeheerder de directe eenheidskosten voor delen van het netwerk ook berekenen door voor elk deel de directe kosten te delen door het geraamde of het werkelijk gepresteerde totale aantal voertuigkilometers, treinkilometers of brutotonkilometers. De prognoseperiode mag meerdere jaren bestrijken.

Voor de berekening van de gemiddelde directe eenheidskosten mag de infrastructuurbeheerder gebruikmaken van een combinatie van voertuigkilometers, treinkilometers of brutotreinkilometers indien die berekeningsmethode geen invloed heeft op het rechtstreeks causaal verband met de exploitatie van de treindienst. Onverminderd artikel 3, lid 3, mag de infrastructuurbeheerder ook werkelijke of geraamde kosten hanteren.

2. De lidstaten kunnen de infrastructuurbeheerder toestaan de gemiddelde directe eenheidskosten te differentiëren op basis van de door één of meer van de volgende parameters aan de infrastructuur veroorzaakte slijtage:

- a) treinlengte en/of aantal voertuigen waaruit een trein bestaat;
- b) treinmassa;
- c) type voertuig en met name zijn onafgeveerde massa;
- d) treinsnelheid;
- e) tractievermogen van het aangedreven voertuig;
- f) aslast en/of aantal assen;
- g) geregistreerd aantal treinwielen met vlakke plaatsen of het reële gebruik van uitrusting om wielslip tegen te gaan;
- h) langsstijfheid van voertuigen en horizontaal op het spoor uitgeoefende krachten;
- i) verbruikte en gemeten elektrische stroom of bewegingen van de pantografen of sleepschoenen als parameter om de slijtage aan de bovenleiding of stroomrail door te berekenen;
- j) spoorparameters, met name bogen;
- k) andere afzonderlijke kostengerelateerde parameters waarvoor de infrastructuurbeheerder aan de toezichhoudende instantie kan aantonen dat de waarde, met inbegrip van de eventuele differentiatie objectief is gemeten en geregistreerd.

3. Een differentiatie van de directe eenheidskosten mag niet leiden tot een toename van de directe kosten voor het hele net als bedoeld in artikel 3, lid 1.

4. De extra kosten die worden veroorzaakt door de, al dan niet geplande, omleiding van treinen op verzoek van de infrastructuurbeheerder worden niet opgenomen in de uit de exploitatie van de omgeleide treindienst voortvloeiende directe kosten. De eerste zin is niet van toepassing indien de spoorwegondernemingen door de infrastructuurbeheerder voor die extra kosten wordt vergoed of indien de omleiding het gevolg is van de coördinatieprocedure waarin artikel 46 van Richtlijn 2012/34/EU voorziet.

5. Het totale aantal voertuigkilometers, treinkilometers, brutotonkilometers of een combinatie daarvan die voor de op grond van dit artikel gemaakte berekeningen wordt gebruikt, wordt bepaald of geraamd op basis van de in artikel 3, lid 5, bedoelde referentieperiode.

*Artikel 6***Kostenmodellering**

In afwijking van artikel 3, lid 1, en de eerste zin van artikel 5, lid 1, mag de infrastructuurbeheerder de directe kosten berekenen op basis van onderbouwde econometrische of technische kostenmodellen indien hij aan de toezichhoudende instantie kan aantonen dat de directe eenheidskosten alleen rechtstreeks uit de treinexploitatie voortvloeiende kosten

omvatten en geen van de in artikel 4 bedoelde kosten. De toezichthoudende instantie kan de infrastructuurbeheerder verzoeken ter vergelijking de directe eenheidskosten te berekenen overeenkomstig artikel 3, lid 1, en artikel 5, lid 1, of aan de hand van de kostenmodellen overeenkomstig de eerste zin.

#### Artikel 7

##### Vereenvoudigde controle

1. De toezichthoudende instantie mag haar toezicht op de berekening van de directe kosten voor het hele net als bedoeld in artikel 56, lid 2, op vereenvoudigde wijze uitoefenen indien de directe kosten voor het hele net als bedoeld in artikel 3, lid 1, of de op basis van de in artikel 6 bedoelde kostenmodellen berekende directe kosten vermenigvuldigd met het tijdens de referentieperiode gerealiseerde aantal treinkilometers, voertuigkilometers en/of tonkilometers, lager ligt dan hetzij 15 % van de totale kosten voor onderhoud en vernieuwing, hetzij de som van 10 % van de onderhoudskosten plus 20 % van de vernieuwingskosten. De lidstaten kunnen de in dit lid vermelde percentages optrekken tot maximaal tweemaal de vermelde waarden.
2. De toezichthoudende instantie kan haar goedkeuring hechten aan de berekening van de gemiddelde directe eenheidskosten als bedoeld in artikel 5, lid 1, van de gedifferentieerde gemiddelde directe eenheidskosten als bedoeld in artikel 5, lid 2, en/of de kostenmodellering als bedoeld in lid 6 waarop het vereenvoudigd toezicht van toepassing is, als de gemiddelde directe kosten per treinkilometer van een trein van 1 000 ton niet hoger liggen dan 2 EUR (prijspeil en wisselkoers van 2005, met toepassing van een correcte prijsindex).
3. Beslissingen om vereenvoudigd toezicht uit te oefenen op basis van lid 1 of lid 2 worden onafhankelijk van elkaar genomen. Vereenvoudigd toezicht doet geen afbreuk aan de artikelen 31 tot en met 56 van Richtlijn 2012/34/EU.
4. De toezichthoudende instantie bepaalt de modaliteiten van het vereenvoudigde toezicht.

#### Artikel 8

##### Herziening van de berekening

De infrastructuurbeheerder dient de methode voor de berekening van de directe kosten regelmatig te actualiseren, rekening houdend met onder meer de beste internationale praktijk.

#### Artikel 9

##### Overgangsbepalingen

De infrastructuurbeheerder legt uiterlijk op 3 juli 2017 zijn methode voor de berekening van de directe kosten en in voorkomend geval een ingroeiplan voor aan de toezichthoudende instantie.

#### Artikel 10

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 augustus 2015.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 12 juni 2015.

Voor de Commissie  
De voorzitter  
Jean-Claude JUNCKER