

GEBRUIKSHEFFING VOOR DE SPOORWEGINFRASTRUCTUUR VAN TOEPASSING VANAF DE DIENSTREGELING 2021

I. Inleiding

Het gebruik van het Belgische spoorwegnet geeft aanleiding tot de inning van een heffing voor het gebruik van de infrastructuur door Infrabel. De principes van deze gebruiksheffing zijn gebaseerd op de volgende Europese wetgevingen:

- richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21/11/2012 *tot instelling van één Europese spoorwegruimte* ;
- de EU-uitvoeringsverordening 2015/909 van 12/06/2015 *betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien*.

De aspecten met betrekking tot de gebruiksrechten voor de spoorweginfrastructuur die in deze Europese regelgevingsteksten zijn opgenomen, werden omgezet in het Belgisch recht via de Spoorcodex en het koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur*. Dit koninklijk besluit vereist onder meer dat de structuur van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur van Infrabel gebaseerd is op het principe van de directe kosten, eventueel aangevuld met extra heffingen.

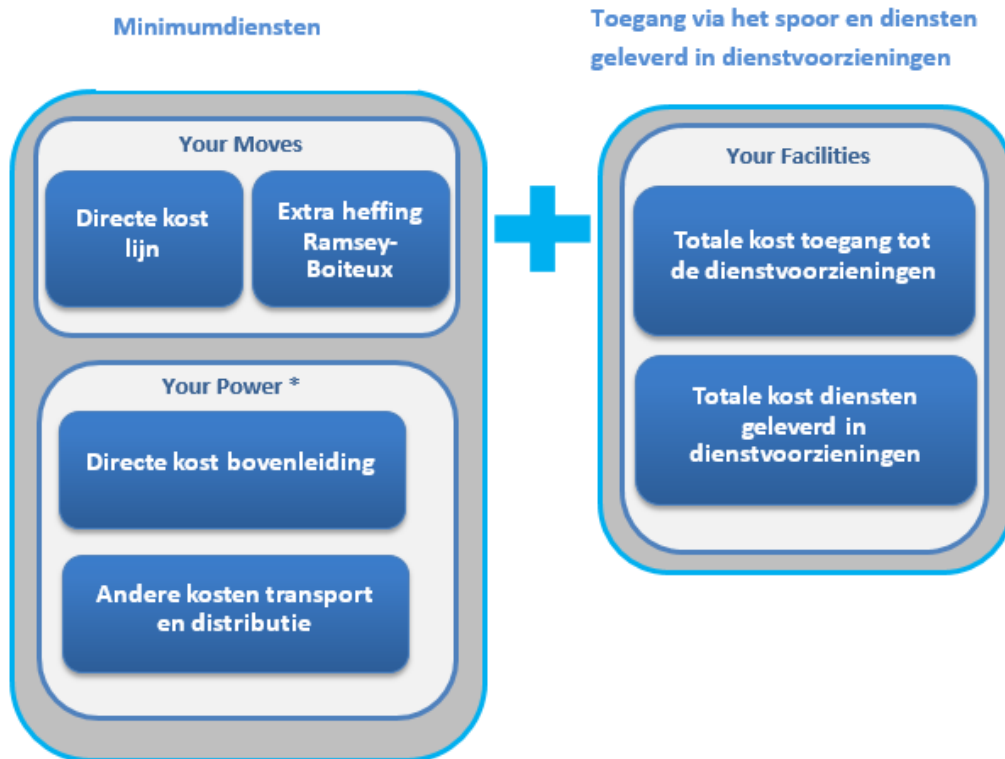
In overeenstemming met artikel 56 van de Spoorcodex heeft Infrabel zes marktsegmenten geïdentificeerd, namelijk:

- commerciële reizigersvervoerdiensten (HKV niet-ODV) ;
- reizigersvervoerdiensten die onder een openbare dienstverplichting vallen (HKV ODV) ;
- goederenvervoerdiensten (HKM) ;
- commerciële reizigersvervoerdiensten geschikt voor hoge snelheden (HST) ;
- overige treinen (OVERIGE): aangemelde instellingen, technische treinen, personeelstreinen, ontijzelingsritten ;
- toeristische organisaties (TO).

De toepassing van deze nieuwe structuur zal in voege treden vanaf de dienstregeling 2021. De details over de nieuwe tarifieringsprincipes zullen worden opgenomen in de netverklaring 2021, die op 13 december 2019 gepubliceerd wordt.

Via deze nota wil Infrabel de sector op voorhand informeren over deze wijzigingen. In geval van verschillen tussen deze nota en de netverklaring 2021, primeren de bepalingen opgenomen in de netverklaring 2021

De gebruiksheffing voor de spoorweginfrastructuur, die vanaf de dienstregeling 2021 van toepassing is, zal uit volgende elementen bestaan:



Per vervoerstype zullen volgende elementen gefactureerd worden:

| BR - LR | Vervoerstype | Parameters | | | | | |
|---------|------------------|-------------------|---------------------------|--|------------------------------|--|--|
| | | Directe kost lijn | Directe kost bovenleiding | Andere kosten transport en distributie | Extra heffing Ramsey-Boiteux | Totale kost toegang tot de dienstvoorzieningen | Totale kost diensten geleverd in dienstvoorzieningen |
| BR | Reizigersvervoer | X | X | X | X | X | X |
| | Goederenvervoer | X | X | X | | X | X |
| | Overige | X | X | X | | X | X |
| LR | Reizigersvervoer | X | X | X | | | X |
| | Goederenvervoer | X | X | X | | | X |
| | Overige | X | X | X | | | X |

Met BR = beladen ritten en LR = losse ritten

De details van de hieronder beschreven onderdelen zullen worden voorgesteld in de netverklaring 2021.

II. Minimumdiensten

1. Your Moves

1.1. Directe kost lijn

De term 'directe kost lijn' betekent: "de kosten die rechtstreeks toe te schrijven zijn aan de exploitatie van de spoordienst". Met andere woorden, de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit het treinverkeer. Het dekt de marginale kosten van onderhoud, exploitatie en vernieuwing van de sporen (met uitzondering van elektrische installaties).

De berekening is gebaseerd op volgende formule:

$$DK_{LIJN} = dk_{lijn} * \sum_i l_i$$

Met :

- dk_{lijn} : de coëfficiënt van de unitaire directe kost lijn uitgedrukt in €/trein-km;
- l_i : de lengte van de lijnsectie « i » doorlopen door de trein, uitgedrukt in km.

De coëfficiënt verbonden aan de unitaire directe kost lijn bedraagt **1,686815 €/trein-km** (waarde op 1 januari 2019). Bij de indexering wordt de waarde afgerond tot op 6 decimalen.

1.2. Extra heffing Ramsey-Boiteux

1.2.1. Inleiding

De extra heffing (markup) Ramsey-Boiteux laat Infrabel toe om zijn gemaakte kosten volledig terug te innen. Deze extra heffing, bovenop de directe kost, is afhankelijk van het marktsegment, de periode van de treinrit en de densiteit van de doorlopen lijnen. Het wordt berekend volgens de inverse elasticiteitsregel, d.w.z. het principe waarbij marktsegmenten met een hoge prijsgevoeligheid een lager bedrag betalen dan marktsegmenten met een lage prijsgevoeligheid. De berekening van deze heffing is gebaseerd op de volgende formule:

$$MU_{RB} = \sum_i (l_i \times mu_{rb_{jlm_i}})$$

Met:

- $mu_{rb_{jlm_i}}$: de coëfficiënt van de extra heffing Ramsey-Boiteux hangt af van segment « j », densiteitsklasse « l » waartoe de lijnsectie « i » behoort en de periode « m » tijdens dewelke lijnsectie « i » doorlopen wordt (deze coëfficiënt wordt uitgedrukt in €/trein-km) ;
- l_i : de lengte van de lijnsectie « i » doorlopen door de trein, uitgedrukt in km.

1.2.2. Parameters

Zoals hierboven uitgelegd, hangt de hoogte van deze extra heffing af van drie elementen:

- Het marktsegment

Deze heffing is alleen van toepassing op reizigerstreinen (HKV niet-ODV, HKV ODV en HST). Andere marktsegmenten (HKM, TO en OVERIGE), alsook treinen die testen uitvoeren op buiten dienst gestelde infrastructuur en losse ritten zijn hiervan vrijgesteld.

- De periode van de treinrit

Een lijnsectie bevindt zich in de periode van:

- daluren: tijdens de week, van 19u tot 5u59 inbegrepen ;
- normale uren: tijdens de week, van 9u tot 14u59 inbegrepen ;
- weekend nacht: zaterdag, zondag en feestdagen, van 19u tot 5u59 inbegrepen;
- weekend dag: zaterdag, zondag en feestdagen, van 6u tot 18u59 inbegrepen ;
- piekuren: tijdens de week, van 6u tot 8u59 inbegrepen en van 15u tot 18u59 inbegrepen en die niet wordt opgenomen in de hyperpiekuren ;
- hyperpiekuren : indien de trein zich tijdens de week op één van de vertrek- of aankomst-PTKARS van de Noord-Zuidverbinding¹ bevindt² tussen 8u en 8u59 inbegrepen of tussen 16u en 16u59 inbegrepen voor of na het doorkruisen van één van de zes lijnen van de Noord-Zuidverbinding³. Indien een lijnsectie zich in de hyperpiekuren bevindt, worden alle lijnsecties tussen 6u en 8u59 inbegrepen of tussen 15u en 18u59 inbegrepen van het traject in hyperpiek beschouwd.

Ter informatie, de weekendperiode loopt van zaterdag 00u00 tot zondag 23u59 inbegrepen.

- Densiteit van de doorlopen lijnen

De densiteit van een lijn komt overeen met het aantal effectieve treinkilometers van de reizigerssegmenten (HKV en HST) per kilometer van die lijn. De intervallen van de verschillende densiteitsklassen zijn de volgende:

- zeer laag : [0, 10 000[jaarlijkse trkm/km lijn;
- laag : [10 000, 20 000[jaarlijkse trkm/km lijn ;
- matig : [20 000, 30 000[jaarlijkse trkm/km lijn;
- hoog : [30 000, 40 000[jaarlijkse trkm/km lijn ;
- zeer hoog / Noord-Zuidverbinding (NZV) : [40 000, +∞[jaarlijkse trkm/km lijn

Gedetailleerde informatie over de densiteit van de lijnen zal opgenomen worden in een bijlage van de netverklaring 2021.

¹ Namelijk, de PTKAR (karakteristiek punt) van Brussel-Zuid of Brussel-Noord

² Ongeacht of het het vertrek- of aankomstuur in de PTKAR betreft

³ Namelijk de lijnen 0/1, 0/2, 0/3, 0/4, 0/5 en 0/6

1.2.3. Coëfficiënten

De coëfficiënten met betrekking tot de extra heffing Ramsey-Boiteux worden uitgedrukt in euro/trein-km (waarde op 1 januari 2019). Bij de indexering wordt de waarde afgerond tot op 6 decimalen. De onderstaande tabellen zijn per segment weergegeven.

- Segment HKV

| Periode / Densiteits-klasse | Dal <i>Maandag tot vrijdag [19u, 6u]</i> | Normaal <i>Maandag tot vrijdag [9u, 15u]</i> | Weekend nacht <i>Zaterdag en zondag [19u, 6u]</i> | Weekend dag <i>Zaterdag en zondag [6h, 19h]</i> | Piek <i>Maandag tot vrijdag [6u, 9u] et [15u, 19u]</i> | Hyperpiek <i>Het gedeelte in hyperpiek van een trein die de NZV doorkruist tussen [8u, 9u] of [16u, 17u]</i> |
|--|---|---|--|--|---|---|
| Zeer laag <i>Lijnen met zeer weinig verkeer</i> | 0,060666 | 0,317067 | 0,339565 | 0,582709 | 1,077582 | 2,179555 |
| Laag <i>Lijnen met weinig verkeer</i> | 0,117169 | 0,612378 | 0,655831 | 1,125434 | 2,081223 | 4,209556 |
| Matig <i>Lijnen met gemiddeld verkeer</i> | 0,147267 | 0,769688 | 0,824303 | 1,414538 | 2,615853 | 5,290919 |
| Hoog <i>Lijnen met veel verkeer</i> | 0,224750 | 1,174649 | 1,257999 | 2,158780 | 3,992153 | 8,074671 |
| Zeer hoog / NZV <i>Lijnen met zeer veel verkeer (inclusief de Noord-Zuidverbinding)</i> | 0,400318 | 2,092248 | 2,240707 | 3,84515064 | 7,110694 | 14,382345 |

- Segment HST

| Periode / Densiteits-klasse | Dal <i>Maandag tot vrijdag [19u, 6u]</i> | Normaal <i>Maandag tot vrijdag [9u, 15u]</i> | Weekend nacht <i>Zaterdag en zondag [19u, 6u]</i> | Weekend dag <i>Zaterdag en zondag [6h, 19h]</i> | Piek <i>Maandag tot vrijdag [6u, 9u] et [15u, 19u]</i> | Hyperpiek <i>Het gedeelte in hyperpiek van een trein die de NZV doorkruist tussen [8u, 9u] of [16u, 17u]</i> |
|-----------------------------|---|---|--|--|---|---|
| <i>Heel het netwerk</i> | 0,87738224 | 4,48927848 | 4,89071833 | 8,39268566 | 15,512763 | 31,37667295 |

2. Your Power

2.1. Directe kost bovenleiding

De directe kost bovenleiding dekt het gebruik van de elektrische voedingsinstallatie ten behoeve van de tractie en is enkel van toepassing op het effectief treinverkeer.

De berekening is gebaseerd op volgende formule:

$$DK_{BOV} = dk_{bov} * E$$

Met :

- dk_{bov} : directe kost eigen aan de elektrische treinen, uitgedrukt in €/verbruikte MWu;
- E : elektriciteitsverbruik van de trein, uitgedrukt in MWu.

De coëfficiënt verbonden aan de directe kost bovenleiding bedraagt **13,55754 €/MWu** (waarde op 1 januari 2019). Bij de indexering wordt de waarde afgerond tot op 6 decimalen.

2.2. Andere kosten transport en distributie

De andere kosten voor transport en distributie van tractiestroom zullen gedetailleerd opgenomen worden in de netverklaring 2021.

III. Toegangsprestaties tot de dienstvoorzieningen (Your Facilities)

De toegangsprestaties tot de dienstvoorzieningen bedragen niet meer dan de kosten van de prestatie, vermeerderd met een redelijke winst, overeenkomstig artikel 51 van de Spoorcodex.

De heffing voor de toegang tot de dienstvoorzieningen is van toepassing op alle segmenten behalve de toeristische organisaties. Losse ritten zijn eveneens vrijgesteld.

De heffing voor de toegang tot de dienstvoorzieningen wordt als volgt berekend:

$$TK_{VOORZIENING} = \sum_n tk_{voorziening_n}$$

Met :

- $tk_{voorziening}$: de coëfficiënt van de unitaire totale kost voor een stop in een factureerbare voorziening « n », uitgedrukt in €.

De coëfficiënt verbonden aan de unitaire totale kost voor de toegang tot de dienstvoorzieningen bedraagt **30,70497 €/inrit** (waarde op 1 januari 2019). Bij de indexering wordt de waarde afgerond tot op 6 decimalen.

Meer details over welke dienstvoorzieningen gefactureerd worden, zullen beschreven staan in een bijlage van de netverklaring 2021.

Verplichte haltes opgelegd door de seinen en doorritten (zonder stop) worden niet gefactureerd.