

Toegangsrechten en gebruiksvergoedingen

De Europese richtlijnen die in Belgische wetgeving zijn omgezet, hebben een weerslag op ons dagelijks leven. Zo is er de verplichting om over een vergunning en een veiligheidscertificaat te beschikken om toegang te krijgen tot het Belgische net, terwijl men ook een vergoeding verschuldigd is voor het gebruik van de infrastructuur.



De vergoeding in België

Bovenop het verkrijgen van een exploitatievergunning en een veiligheids-certificaat, moet de spoorwegonderneming aan de infrastructuurbeheerder – in België is dat de BE Netwerk – een beschikbaar rijpad vragen en de betaling voor de exploitatie ervan bespreken.

Een niet-discriminerend systeem invoeren voor de toewijzing van de capaciteit en voor de inning van de gebruiksvergoedingen voor de infrastructuur: dat is de bedoeling van richtlijn 95/19 van 19 juni 1995, die op 11 december 1998 in Belgische wetgeving werd omgezet.

In België is de gebruiksvergoeding voor de infrastructuur, de bijdrage die de infrastructuurbeheerder (IB) vraagt aan de spoorwegondernemingen (SO) voor de volgende prestaties:

▣ het recht op toegang tot de lijnen, de stations en de terminalinstallaties, waarbij de geldende veiligheidsreglementering moet worden nageleefd;

▣ het normaal gebruik en de daaruit voortvloeiende slijtage van de sporen, spoor-toestellen, bovenleidingen, sein- en telecommu-nicatie-installaties;

▣ de tussenkomst van dispatchers, regelaars, seingevers en andere bedienden van de beweging om het treinverkeer te verzekeren;

▣ het bezorgen aan de SO's van informatie over de positie van de treinen op overeengekomen tijdstippen of plaatsen, en over incidenten of ongevallen;

▣ de controle, op initiatief van de IB, op de naleving van de contractuele voorwaarden (meer bepaald met betrekking tot de beroepskennis van de bestuurders en tot de conformiteit van het materieel);

▣ het becijferen en factureren van de vergoeding.

"In de praktijk worden afzonderlijke ver-

goedingen berekend voor de toegang tot en het gebruik van enerzijds de lijnen (klassieke of hogesnelheidslijnen), en anderzijds de stations en de terminalinstallaties", verklaart Michel Dehon, adviseur bij CCE Strategie en Ontwikkeling. "Het totaalbedrag van de vergoeding is als volgt ingedeeld: ongeveer 80 tot 85 % voor de toegang tot en het gebruik van de lijnen, en ongeveer 15 tot 20 % voor de toegang tot en het gebruik van de stations en de terminalinstallaties".

Er valt op te merken dat, wanneer de IB tractiestroom en eventueel andere, door de SO gevraagde prestaties levert, deze niet in de vergoeding begrepen zijn en dus afzonderlijk gefactureerd worden. Dat is bijvoorbeeld het geval voor het rangeren en het vormen van de treinen, de bediening van de aansluitingen, de evacuatie van treinen in nood naar het dichtstbijzijnde station, de specifieke maatregelen die vereist zijn voor het vervoer van gevaarlijke goederen, de verichtingen voor behandeling en opslag in de multimodale platformen.



Verenigd Koninkrijk

Zweden

Zwitserland

1 De spoorwegmaatschappijen hebben een statuut dat hen juridische onafhankelijkheid en beheersautonomie garandeert. Zowat de hele sector (o.a. alle dienstverleningen aan reizigers) werd overgeheveld naar de privé-sector.

1 SJ behoort toe aan de staat maar geniet van een totale commerciële vrijheid. De nationale en regionale besturen van transport hebben het recht om ondernemingen voor reizigersvervoer te verwerven om de verplichtingen van de openbare dienst te verzekeren.

1 De CFF is een publiekrechtelijke naamloze vennootschap met de staat als aandeelhouder. De verplichtingen van openbare dienst maken deel uit van contracten.

2 Railtrack beheert de geprivatiseerde sporen en infrastructuur. De dienstverleningen aan de reizigers worden beheerd en geëxploiteerd door de privé-sector binnen een systeem van concessies. Het Office of the Rail Regulator superviseert de sector en waakt erover dat niemand de toegangsrechten tot de infrastructuur misbruikt.

2 Er is een organisatorische scheiding tussen de exploitatiemaatschappijen en het beheer van de infrastructuur waarvoor Banverket bevoegd is.

2 Afzonderlijke eenheden binnen de maatschappij beheren enerzijds de infrastructuur en anderzijds de exploitatie van de spoorwagemiddelen.

3 De exploitanten van de reizigersdiensten ("franchising system") en van het goederenvervoer kunnen toegang krijgen op het net door een commercieel akkoord op te stellen met Railtrack.

3 De toegangs- en doorvoerrechten gaan verder dan de richtlijn 91/440: het net is voor iedereen toegankelijk voor wat vrachtvervoer betreft (op basis van offerteaanvragen).

3 De toegangs- en doorvoerrechten gaan verder dan de richtlijn 91/440: de wet gaat verder voor het vrachtvervoer.

4 Het Office of the Rail Regulator is bevoegd om licenties uit te reiken. De ondernemingen moeten door Railtrack goedgekeurd worden op het gebied van veiligheidsstandaarden.

4 De licenties worden toegekend door Järnvägsinspektionen.

4 De licenties worden toegekend door de federale dienst voor transport (BAV). Er moet worden voldaan aan enkele voorwaarden i.v.m. veiligheid, financiële toestand, management, verzekeringen en financiële garanties. De duur van de licenties bedraagt tien jaar.

5 Railtrack wijst de rijpaden toe en stelt de gebruiksvergoedingen voor. Deze activiteiten worden gecontroleerd door het Office of the Rail Regulator.

5 De gebruiksvergoedingen worden sinds 1988 vastgelegd door de openbare besturen (nationaal en regionaal). Op basis daarvan int Banverket de gebruiksvergoedingen.

5 De wet stelt de structuur en het bedrag van de gebruiksvoorwaarden vast.

Gebruiksvergoeding

Om gebruik te kunnen maken van de beschikbare spoorweginfrastructuur (sporen, bovenleidingen, seingeving- en telecommunicatieinstallaties, stations, terminalinstallaties enz) en te kunnen rekenen op de tussenkomst van dispatchers, regelaars, seingevers en andere bedienden van de beweging om het treinverkeer te verzekeren, moeten de spoorwegondernemingen een vergoeding betalen.



Hoe gaat men te werk voor de berekening?

De lijnen van het net zijn onderverdeeld in baanvakken waaraan basisvergoedingen zijn gekoppeld die voor alle treinen van toepassing zijn. De basisvergoeding per baanvak staat in verhouding tot de lengte van dat baanvak en houdt rekening met een coëfficiënt die de "commerciële" waarde en de technische uitrusting van het baanvak weerspiegelt.

De vergoeding per trein wordt dus berekend door de basisvergoeding van elk bereden lijnvak te vermenigvuldigen met coëfficiënten die afhangen van de treinkarakteristieken, d.w.z. de brutolast, de mate waarin de trein voorrang geniet (meer bepaald in geval van verkeersontregeling), de dag van de week en het uur waarop de trein rijdt, enz.

Het zo verkregen bedrag moet dan nog verhoogd worden met een gebruiksvergoeding voor de stations en de terminalinstallaties. Die vergoeding hangt af van het belang van de betrokken stations en terminalinstallaties, de aard ervan (reizigers of goederen) en het gebruikstype, al naargelang het om het station van herkomst van de trein gaat, het bestemmingsstation of een tussengelegen station met commerciële halte. De spoorwegonderneming die het

treinverkeer heeft aangevraagd, is systematisch de gebruiksvergoeding voor de infrastructuur verschuldigd aan de infrastructuurbeheerder.

Bij de NMBS

"Bij ons is in de Koninklijke Besluiten tot uitvoering van de Europese richtlijnen bepaald dat de NMBS tegelijk infrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming is", zegt Dirk Verdickt, eerste adviseur bij CCE Strategie en Ontwikkeling. "Maar in de praktijk beheert BE Netwerk de infrastructuur en ontvangt zij de vergoeding die de exploitanten van spoorwegdiensten betalen (de BE RI betaalt voor de internationale reizigerstreinen met inbegrip van de hogesnelheidstreinen (Thalys, Eurostar, TGV Brussel-Frankrijk); de BE RN betaalt voor de treinen van de binnenlandse dienst en de BE B-Cargo voor de goederentreinen)."

De toegepaste parameters in de berekeningsformules voor het vergoedingsbedrag kunnen worden herzien bij de jaarlijkse aanpassing van de dienstregelingen.

Hieronder ter informatie de totale vergoeding per trein-km en per vervoertype (volgens de economische omstandigheden van het jaar 2000):

Hogesnelheidstreinen in hsl-bedding:	325 BEF
Thalys (hsl en andere conforme lijnen):	203 BEF
Internationale treinen op een klassieke lijn:	72 BEF
Reizigerstreinen van de binnenlandse dienst:	van 50 tot 90 BEF
Goederentreinen:	van 55 tot 60 BEF

Richtlijn 91/440

De Europese richtlijn 91/440 heeft betrekking op de ontwikkeling van de spoorwegen binnen de Unie. Ze heeft tot doel de aanpassing van de spoorwegen aan de behoeften van de eenheidsmarkt te vergemakkelijken en hun efficiëntie te vergroten. De richtlijn voorziet meer bepaald in een gewaarborgde beheersafhankelijkheid, de scheiding tussen het beheer van infrastructuur en van exploitatie en een gewaarborgde toegang tot de netten van de andere EU-lidstaten. Deze richtlijn werd in de Belgische wetgeving overgenomen met het Koninklijk Besluit van 5 februari 1997.

Richtlijnen 95/18 en 95/19

Deze twee richtlijnen vormen een aanvulling op de vorige. Richtlijn 95/18 biedt aan de ondernemingen die zich op een spoornet willen installeren de mogelijkheid om een licentie aan te vragen. Richtlijn 95/19 voorziet in de verdeling van de infrastructuurcapaciteit en het innen van gebruiksvergoedingen voor die infrastructuur. Het Koninklijk Besluit van 11 december 1998, aangevuld met het Ministerieel Besluit van 23 maart 1999, bepaalt de procedures voor het toekennen van licenties, veiligheidscertificaten en de modaliteiten voor het toekennen van spoorwegcapaciteit.

Het "spoorwegpakket"

Op 22 januari 1998 keurde de Europese Commissie drie ontwerpen van richtlijn goed waardoor de teksten van de richtlijnen 91/440, 95/18 en 95/19 werden gewijzigd. De nieuwe teksten behelzen maatregelen betreffende de infrastructuur van de spoorwegen, hebben de benaming "spoorwegpakket" gekregen en moeten als een geheel worden beschouwd.