

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2005 - 220

[C - 2004/14292]

9 DECEMBRE 2004. — Arrêté ministériel portant adaptation des règles de calcul, de la valeur des coefficients et des prix unitaires intervenant dans le calcul de la redevance d'infrastructure ferroviaire

Le Ministre de la Mobilité,

Vu la directive 2001/14/CE du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, notamment l'article 4, 1°;

Vu l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, notamment l'article 61 remplacé par l'article 34 de l'arrêté royal du 11 juin 2004, et l'article 100, alinéa 2, modifié en dernier lieu par l'article 36, § 3 de l'arrêté royal du 18 octobre 2004;

Vu l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, notamment les articles 5 et 20;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, remplacé par la loi du 4 juillet 1989 et modifié par la loi du 4 août 1996;

Vu l'urgence;

Considérant que le document de référence du réseau doit reprendre intégralement les règles de calcul, la valeur des coefficients attribués à chaque élément et les prix unitaires intervenant dans le calcul de la redevance d'infrastructure;

Considérant que les modifications des règles de calcul, de la valeur des coefficients et des prix unitaires relatifs à la tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire doivent être adoptées au plus tard quatre mois avant la date limite d'introduction des demandes de capacité de l'infrastructure ferroviaire.

Considérant qu'en conséquence, le nouveau document de référence du réseau qui mentionne ces éléments doit être publié avant le 12 décembre 2004;

Considérant que ces modifications, qui entraînent une mise à jour du document de référence du réseau, ne seront applicables que lors de l'entrée en vigueur de l'horaire de service qui suit celui au cours duquel ces modifications ont été adoptées;

Considérant qu'en attendant le moment où le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sera opérationnel, en vertu de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges, le Ministre ayant la régulation du Transport ferroviaire dans ses attributions exerce les compétences du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans les matières visées aux chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité jusqu'au 31 décembre 2004;

Considérant qu'il est donc impérieux de fixer de toute urgence des règles précises afférentes à la tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Arrête :

Article 1^{er}. Sont approuvés, les règles de calcul, les valeurs des coefficients et les prix unitaires intervenant dans le calcul de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et figurant à l'annexe au présent arrêté.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 9 décembre 2004.

R. LANDUYT

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2005 - 220

[C - 2004/14292]

9 DECEMBER 2004. — Ministerieel besluit houdende aanpassing van berekeningsregels, de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen voor de berekening van de infrastructuurvergoeding

De Minister van Mobiliteit,

Gelet op de Richtlijn 2001/14/EG van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering met inzonderheid artikel 4, 1°;

Gelet op het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, inzonderheid op artikel 61 vervangen door artikel 34 van het koninklijk besluit van 11 juni 2004 en artikel 100, 2e lid, laatst gewijzigd bij artikel 36, § 3, van het koninklijk besluit van 18 oktober 2004;

Gelet op het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur, inzonderheid op artikelen 5 en 20;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen bij de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd bij de wet van 4 augustus 1996;

Gelet op de hoogdringendheid;

Overwegende dat de netverklaring de berekeningsregels, de waarde van de aan elk element toegekende coëfficiënten en de eenheidsprijzen voor de berekening van de infrastructuurvergoeding integraal dient op te nemen;

Overwegende dat de berekeningsregels, de waarde van de aan elk element toegekende coëfficiënten en de eenheidsprijzen voor de berekening van de infrastructuurvergoeding uiterlijk vier maanden voor de einddatum van aanvragen van spoorweginfrastructuurcapaciteit moeten worden aangenomen;

Overwegende dat bijgevolg de nieuwe netverklaring die van deze elementen melding maakt, bekend moet worden gemaakt vóór 12 december 2004;

Overwegende dat deze wijzigingen, die een bijwerking van de netverklaring met zich meebrengen, pas van toepassing zullen worden bij de ingang van de dienstregeling die volgt op die tijdens welke deze wijzigingen zijn vastgesteld;

Overwegende dat in afwachting van het operationeel worden van de spoorweginfrastructuurbeheerder, krachtens het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Minister die bevoegd is voor de regulering van het Spoorvervoer de bevoegdheden tot 31 december 2004 uitoefent van de spoorweginfrastructuurbeheerder voor de aangelegenheden bedoeld in de hoofdstukken VIII en IX van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003;

Overwegende dat het bijgevolg dwingend noodzakelijk is om bij hoogdringendheid de concrete regels voor de berekening van de spoorweginfrastructuurvergoeding vast te stellen.

Besluit :

Artikel 1. De berekeningsregels, de waarden van de coëfficiënten en de eenheidsprijzen voor de berekening van de infrastructuurvergoeding die in bijlage aan dit besluit zijn opgenomen, worden goedgekeurd.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Brussel, 9 december 2004.

R. LANDUYT

Redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

1 La redevance de sillon

1.1 Redevances pour les lignes

a) Application

La redevance pour l'utilisation des lignes est la somme des redevances dues pour chaque section de la ligne parcourue. La redevance par section est déterminée sur la base du prix unitaire unique par kilomètre, multiplié par les coefficients prévus.

b) Formule

par section de ligne

$$R_b = L(i) \times C1(i) \times C2(i) \times H(i) \times T(i)$$

Où :

$L(i)$ = longueur de la section de ligne

$C1(i)$ = coefficient pour l'importance opérationnelle de la section de ligne

$C2(i)$ = coefficient en fonction de l'équipement technique de la section de ligne

$H(i)$ = coefficient en fonction de la circulation aux heures de pointe

$T(i)$ = coefficient pour la dérogation par rapport au sillon standard
(actuellement la valeur est toujours égal à 1)

pour la totalité du parcours du train :

$$R = P \times P_t \times C \times \sum R_b$$

Où :

C = coefficient pour la masse autorisée sur la voie

P_t = priorité dans le trafic

P = prix unitaire par train kilomètre

c) Paramètres

La valeur de $P = 0.279271$ € (prix 2004)

La valeur du coefficient C1(i) pour l'importance opérationnelle est la suivante :

Catégorie	Valeur paramètre
1	2,00
2	1,75
3	1,25
4	1,00

La valeur du coefficient C2(i) pour l'équipement technique est la suivante :

Catégorie	Vitesse de référence - Vref	Valeur
1	$V_{ref} > 220 \text{ km/h}$	5,00
2	Ligne 0 (Jonction Nord-Midi)	2,50
	$220 \text{ km/h} \geq V_{ref} > 160 \text{ km/h}$	2,50
3	$160 \text{ km/h} \geq V_{ref} \geq 140 \text{ km/h}$	1,50
4	$140 \text{ km/h} > V_{ref} \geq 120 \text{ km/h}$	1,25
5	$120 \text{ km/h} > V_{ref}$	1,00
6	Ligne à exploitation simplifiée	0,75

La valeur du coefficient C pour la masse autorisée sur la voie du sillon est la suivante :

Catégorie	Intervalle masse sur la voie (en tonnes)	Valeur
1	0 - 400	1,20
2	401 - 800	1,55
3	801 - 1200	1,90
4	1201 - 1600	2,25
5	1601 - 2000	2,60

Par tranche supplémentaire de 400 tonnes chaque fois une augmentation de 0.35

La valeur du coefficient Pt pour la priorité dans le trafic est la suivante :

Catégorie	Catégorie de trains	Valeur
1	TGV	2,00
2	Trains voyageurs internationaux classiques	1,60
3	IC, IR, ICT et trains P rapides	1,40
4	Trains L, trains CR et trains marchandises rapides	1,20
5	Trains marchandises lents, trains techniques	1,00
6	Parcours haut-le-pied	1,00

La valeur du coefficient $H(i)$ pour la plage horaire, le jour et le sens de circulation sur les sections de ligne est la suivante :

Catégorie	Densité du trafic	Valeur
1	Élevée (heures de pointe)	2,0
2	Moyenne (semi-pointe)	1,5
3	Normale	1,0

La valeur du coefficient $T(I)$ pour la dérogation au sillon standard pour la section de ligne est actuellement égale à 1

1.2 Redevance pour les installations

a) Application

Applicable à tous les parcours chargés voyageurs ou marchandises.

b) Formule

Trains voyageurs :

$$RS - I = P_v \times C_u \times C(i) + P_v \times \frac{C(i)}{5} \times \text{temps}^{(1 + \frac{C(i)}{100})}$$

Trains marchandises :

$$RS - I = P_m \times C_u \times C(i) + P_m \times \frac{C(i)}{100} \times \text{temps}^{(1 + \frac{C(i)}{100})}$$

“temps” est le temps, exprimé en minutes, durant lequel la rame continue d’occuper la voie après expiration du temps inclus.

Le temps inclus est de 30 minutes par train pour les trains voyageurs et de 120 minutes par train pour les trains marchandises.

Pour les parcours haut-le-pied, le premier terme est supprimé; une redevance n’est due qu’en cas d’occupation de longue durée; les mêmes valeurs sont applicables pour le temps inclus.

c) Paramètres

Le premier terme est le prix unitaire et diffère pour les trains voyageurs et marchandises :

Trains voyageurs $P_v = 0,440954 \text{ € (prix 2004)}$

Trains marchandises $P_m = 2,204762 \text{ € (prix 2004)}$

La valeur du coefficient C_u pour la nature de l’utilisation est la suivante :

- Installation de départ : $C_u = 3,0$
- Installation d’arrivée : $C_u = 2,5$
- Arrêt commercial : $C_u = 1,0$
- Arrêt de service à la demande du transporteur : $C_u = 1,0$

La valeur du coefficient C(I) pour l'importance de l'installation :

	Trains voyageurs	Trains marchandises
- Terminal TGV et TGV	C(i) = 20,0	inexistant
- Catégorie 1	C(i) = 10,0	C(i) = 2,0
- Catégorie 2	C(i) = 2,5	C(i) = 1,0
- Catégorie 3	C(i) = 1,0	C(i) = 0,0

2 La redevance de manoeuvre**a) Application**

Pour toutes les installations utilisées pour le triage, le garage ou l'exécution de tâches diverses telles que le chargement, le déchargement ou le nettoyage du matériel roulant.

b) Formule

$$RM = M \times [Co \times RB \times (1 + \sum Cn) + C(GI)] \text{ par mètre (*) et par an}$$

(*) une voie mise à la disposition d'un utilisateur de l'infrastructure est toujours prise en compte pour sa longueur totale.

Où :

M : prix unitaire,

Co : augmentation pour faisceaux/voies opérationnellement importants,

RB : redevance de manoeuvre pour un faisceau avec voies en cul-de-sac et sans facilités particulières,

Cn : augmentation en fonction de l'équipement du faisceau; en fonction de ce niveau d'équipement, il y a un ou plusieurs coefficients Cn,

C(GI) : supplément éventuel pour l'opérationnalisation par le GI,

c) Paramètres

Le coefficient M = 0,907817 € (prix 2004)

Le coefficient Co = 1

La valeur du coefficient RB = 6,00

Le supplément pour opérationnalisation par le GI : C(GI) = 12,00

Suppléments Cn (équipements techniques)

Nature	Paramètre	Valeur
Double entrée-sortie	Cn1	0.500
Electrification un côté	Cn2	0.250
Electrification deux côtés	Cn3	0.500
Préchauffage 3kV	Cn4	0.380
Préchauffage basse tension	Cn5	0.070

Eclairage 2,5 lux	Cn6a	0.050
Eclairage 12 lux	Cn6b	0.140
Eclairage 24 lux	Cn6c	0.220
Freins de voie une ligne	Cn7a	2,300
Freins de voie deux lignes	Cn7b	3,450
Freins de voie trois lignes	Cn7c	4,600
Air comprimé	Cn8	0.050
Approvisionnement en eau	Cn9	0.050
Accessibilité via la route	Cn10	0.025
Revêtement à côté des voies	Cn11	0.025
Desserte centrale des aiguillages	Cn12	0.500
Plate-forme de (dé)chargement	Cn13	0.025
Grue ou fosse de déchargement	Cn14	0.025
Possibilité de nettoyage du matériel	Cn15	0.050
Présence d'une fosse de visite	Cn16	0.025

Location pour périodes de plus courte durée :

Un an	= tarif de base
Un jour	= un an /250
Trois heures	= 3/24 d'un jour

Les réductions pour contrats pluriannuels :

En cas de location à plus long terme (plusieurs années d'horaires successives), on appliquera un tarif dégressif présentant l'évolution suivante par rapport aux loyers annuels:

- 1 ^{ère} année	100 %
- 2 ^{ème} année	99 %
- 3 ^{ème} année	98 %
- 4 ^{ème} année	97 %
- 5 ^{ème} année	96 %
- à partir de la 6 ^{ème} année	95 %

jusqu'à 10 ans au maximum.

3 Formes particulières de redevances de manoeuvre

3.1 Stationnement prolongé à quai :

a) Application

Rames qui, aux heures creuses, restent à quai pendant plusieurs heures

b) Formule

$$RM = 0.50 \times M \times [Co \times RB \times (1 + \sum Cn) + C(GI)] \text{ par mètre}$$

c) Les paramètres et leurs valeurs sont les mêmes qu'au point 2.

3.2 La redevance de manoeuvre lignes

a) Application

Pour ces lignes, on n'applique pas la redevance de sillon, mais un type particulier de redevance de manoeuvre où l'opérationnalisation est assurée par l'EF; cette redevance est dénommée redevance de manoeuvre lignes.

Liste des lignes auxquelles cette redevance est applicable :

Numéro de ligne	De	A	Longueur en mètres
31	LIERS	R.ROCOURT	2700
45	WEISMES	TROIS-PONTS	22000
45A	BULLINGEN	WEYWERTZ	8400
48	SOURBRODT	WEISMES	12500
77A	MOERBEKE(W)	Y.ROSTIJNE	7500
86(1)	LEUZE	FRASNES-ANV	7700
87	R.DUPOIS	Y.HOURAING	3200
109	CUESMES	HARMIGNIES	7200
126	STATTE	MARCHIN	4600
127	MOHA-GP	STATTE	5900
138	CHATELET	R.PORTA	3500
141(1)	MANAGE	R.CASSART	2600
150	TAMINES	AISEMONT	5800
155(1)	VIRTON	R.BURGO ARD	2300
155	MARBEHAN	CROIX-ROUGE	11600
201	BRUGGE-DIJK	BRUGGE-ZEEH	2500
202	ZEEBR-DORP	ZWEEDSE KAAI	1900
207	Y.WOLFSTEE	ZITTAART	19700
216	Y.ZD EVERSTN	EVERGEM-SL	4000
217	Y.ND EVERSTN	EVERG-OVERDM	4300
218	TESSENDERLO	PAAL	7800
231	Y.TERMIEN	GENK-ZRO-231	1600
232	Y.KAATSBECK	GENK-ZLO-232	700
251	Y.BOIS-VALL	VIERNOY	1900
251(1)	VIERNOY	R.ANDERLUES	500
252	FONT-L'EV	R.FONT.UNION	1300
260A	MONCEAU	DOCHERIE	2700
269A	FELUY-ZONING	R.BP CHEMIC	3100
273	BALEN-WERKPL	V.SIBELCO	4500
276	FAMILLEUREUX	SENEFFE-IND	900
285	Y.VAL-ST-LAM	R.MGM-WINT	9900
288	FLOREFFE	R.DEMATEX	2500
289	Y.ST-LAMBERT	GANTAUDET-ZG	4600

b) Formule

RM lignes = RL €/train-kilomètre

c) Paramètre

RL est le prix unitaire annuellement indexé,

Valeur RL = 6,120117 € (prix 2004).

4 Frais administratifs**a) Application**

Pour chaque demande ou changement de sillon

b) Formule

$$FA = A \text{ €/ Sillon}$$

c) Le paramètre A est le prix unitaire annuellement indexé.

La valeur $A = 51,000979 \text{ €}$ (prix 2004)

BIJLAGE

Heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

1 Het treinpadrecht

1.1 Gebruiksheffingen voor de lijnen

a) Toepassing

De heffing voor het gebruik van de lijnen is de som van het gebruiksrecht verschuldigd voor elke sectie van de doorlopen lijn. De heffing per sectie wordt bepaald uit de unieke eenheidsprijs per kilometer vermenigvuldigd met de bijhorende coëfficiënten.

b) de formule:

Per lijnsectie

$$R_b = L(i) \times C1(i) \times C2(i) \times H(i) \times T(i)$$

Waarbij:

L(i) = de lengte van de lijnsectie

C1(i) = coëfficiënt voor het operationeel belang van de lijnsectie

C2(i) = coëfficiënt in functie van de technische uitrusting van de lijnsectie

H(i) = coëfficiënt in functie van het rijden tijdens de punturen

T(i) = coëfficiënt voor de afwijking ten opzicht van het standaardrijpad
(de waarde is momenteel steeds gelijk aan 1)

voor de volledige treinrit:

$$R = P \times P_t \times C \times \sum R_b$$

Waarbij:

C = coëfficiënt voor de toegelaten massa op het spoor

P_t = Prioriteit in het verkeer

P = Eenheidsprijs per treinkilometer.

c) **De parameters**

De waarde van P (prijzen 2004) $P = 0.279271$ EURO

De waarde van de coëfficiënt C1(i) voor het operationeel belang is als volgt:

Categorie	Waarde parameter
1	2,00
2	1,75
3	1,25
4	1,00

De waarde van de coëfficiënt C2(i) voor de technische uitrusting is als volgt:

Categorie	Referentiesnelheid - Vref	Waarde
1	$V_{ref} > 220$ km/h	5,00
2	Lijn 0 (Noord-Zuid -Verbinding)	2,50
	220 km/h $\geq V_{ref} > 160$ km/h	2,50
3	160 km/h $\geq V_{ref} \geq 140$ km/h	1,50
4	140 km/h $> V_{ref} \geq 120$ km/h	1,25
5	120 km/h $> V_{ref}$	1,00
6	Lijn met vereenvoudigde exploitatie	0,75

De waarde van de coëfficiënt C toegelaten massa op het spoor van het treinpad is als volgt :

Categorie	Interval massa op het spoor (in ton)	Waarde
1	0 - 400	1,20
2	401 - 800	1,55
3	801 - 1200	1,90
4	1201 - 1600	2,25
5	1601 - 2000	2,60

Per bijkomende schijf van 400 ton telkens een verhoging van 0.35

De waarde van de coëfficiënt Pt prioriteit in het verkeer is als volgt:

Categorie	Treincategorie	Waarde
1	HST	2,00
2	Klassieke internationale reizigerstreinen	1,60
3	IC, IR, ICT en snelle P-treinen	1,40
4	L-treinen, CR-treinen en snelle goederentreinen	1,20
5	Trage goederentreinen, technische treinen	1,00
6	Losse ritten	1,00

De waarde van de coëfficiënt $H(i)$ tijdsparre, dag en rijrichting van de lijnsecties is als volgt:

Categorie	Verkeersdichtheid	Waarde
1	Hoog (piekuur)	2,0
2	Middelmatig (semi-piek)	1,5
3	Normaal	1,0

De waarde van de coëfficiënt $T(i)$ afwijking van het standaardrijpad voor de lijnsectie is momenteel gelijk aan 1

1.2 Gebruiksheffing voor de installaties

a) Toepassing

Van toepassing voor alle beladen ritten reizigers of goederen.

b) de formule

Reizigerstreinen :

$$TR - I = P_v \times C_u \times C(i) + P_v \times \frac{C(i)}{5} \times \text{tijd} \left(1 + \frac{C(i)}{100}\right)$$

Goederentreinen :

$$TR - I = P_m \times C_u \times C(i) + P_m \times \frac{C(i)}{100} \times \text{tijd} \left(1 + \frac{C(i)}{100}\right)$$

“tijd” is de tijd, uitgedrukt in minuten, dat het stel het spoor blijft bezetten nadat de inbegrepen tijd is opgebruikt.

De inbegrepen tijd bedraagt voor de reizigerstreinen 30 min per trein, voor de goederentreinen 120 minuten per trein.

Voor de losse ritten valt de eerste term weg, er is enkel een heffing verschuldigd bij langdurige bezetting, dezelfde waarden voor de inbegrepen tijd zijn van toepassing.

c) de parameters

De eerste term is de eenheidsprijs en is verschillend voor reizigers- en goederentreinen :

De nieuwe waarden zijn :

De parameter P_v (prijzen 2004) : $P_v = 0.440954$ EURO

De parameter P_m (prijzen 2004) : $P_m = 2.204762$ EURO

De waarde van de coëfficiënt C_u de aard van het gebruik zijn :

- Installatie van herkomst : $C_u = 3,0$
- Installatie van bestemming : $C_u = 2,5$
- Commerciële stilstand : $C_u = 1,0$
- Dienststilstand op vraag vervoerder : $C_u = 1,0$

De waarde van de coëfficiënt $C(i)$ voor de belangrijkheid van de installatie:

	Reizigerstrein	Goederentrein
- HST- terminal en HST	$C(i) = 20,0$	onbestaand
- Categorie 1	$C(i) = 10,0$	$C(i) = 2,0$
- Categorie 2	$C(i) = 2,5$	$C(i) = 1,0$
- Categorie 3	$C(i) = 1,0$	$C(i) = 0,0$

2 Het rangeerrecht

a) Toepassing

Voor alle installaties die gebruikt worden voor rangeringen, uitwijken of het uitvoeren van allerlei taken, zoals laden, lossen, of reinigen van het rollend materieel.

b) De formule

$$RR = M \times [Co \times RB \times (1 + \sum C_n) + C(IB)] \text{ per meter (*) en per jaar}$$

(*) een spoor ter beschikking gesteld van een infrastructuur-gebruiker wordt steeds verrekend voor zijn volledige lengte.

Waarbij :

- M : de eenheidsprijs,
- Co : de verhoging voor operationeel belangrijke bundels/sporen,
- RB : het rangeerrecht voor een bundel met doodlopende sporen en zonder bijzondere voorzieningen,
- Cn : de verhoging in functie van de uitrusting van de bundel, in functie van het uitrustingsniveau komen er één of meerdere coëfficiënten Cn,
- C(IB) : de eventuele toeslag voor de operationalisering door de IB,

c) De parameters

De coëfficiënt $M = 0,907817$ EURO (prijzen 2004)

De coëfficiënt $Co = 1$

De waarde van de coëfficiënt $RB = 6,00$

De toeslag voor operationalisering door de IB $C(IB) = 12,00$

Toeslagen Cn (technische uitrusting)

Aard	Parameter	Waarde
bij dubbele in- uitrit	Cn1	0.500
elektrificatie één zijde	Cn2	0.250
elektrificatie twee zijden	Cn3	0.500
voorverwarming 3kV	Cn4	0.380
voorverwarming laagspanning	Cn5	0.070
verlichting 2,5 lux	Cn6a	0.050
verlichting 12 lux	Cn6b	0.140
verlichting 24 lux	Cn6c	0.220
Spoorremmen één lijn	Cn7a	2,300
Spoorremmen twee lijnen	Cn7b	3,450
Spoorremmen drie lijnen	Cn7c	4,600
Perslucht	Cn8	0.050
Watervoorziening	Cn9	0.050
Toegankelijk via de weg	Cn10	0.025
Verharding naast spoor	Cn11	0.025
Centrale bediening van wissel	Cn12	0.500
Laad- of losplatform	Cn13	0.025
Uitrusting met loskraan of losput	Cn14	0.025
Mogelijkheid rollend mater te kuisen	Cn15	0.050
Aanwezigheid van schouwput	Cn16	0.025

Huur voor kortere perioden :

Eén jaar	= het basistarief
Eén dag	= één jaar / 250
Drie uur	= één dag. / 8

De kortingen voor meerjarige contracten :

Bij huur op langere termijn (meerdere dienstregelingjaren na elkaar komt er een degressief tarief met volgende evolutie ten opzichte van de jaarhuurprijs):

- 1ste jaar 100 %
 - 2de jaar 99 %
 - 3de jaar 98 %
 - 4de jaar 97 %
 - 5de jaar 96 %
 - vanaf 6de jaar 95 %
- tot maximaal 10 jaar.

3 Bijzondere vormen van rangeerrecht**3.1 Verlengd verblijf aan het perron :**

- a) Toepassing
Stellen die tijdens de daluren meerdere uren aan perron blijven
- b) De formule

$$RR = 0.50 \times M \times [Co \times RB \times (1 + \sum Cn) + C(IB)] \text{ per meter}$$

- c) de parameters en de waarde crven zijn dezelfde als in punt 2.

3.2 Het rangeerrecht-lijn

3.2 Het rangeerrecht-lijn

a) Toepassing

Voor deze lijnen is niet het treinpadrecht van toepassing, maar een bijzonder soort rangeerrecht waarbij de operationalisering geschiedt door de SO, deze heffing krijgt de naam Rangeerrecht-Lijn.

Lijst van de lijnen die onder deze heffing vallen :

Lijnnummer	Van	Tot	Lengte in meter
31	LIERS	R.ROCOURT	2700
45	WEISMES	TROIS-PONTS	22000
45A	BULLINGEN	WEYWERTZ	8400
48	SOURBRODT	WEISMES	12500
77A	MOERBEKE(W)	Y.ROSTIJNE	7500
86(1)	LEUZE	FRASNES-ANV	7700
87	R.DUPOIS	Y.HOURAING	3200
109	CUESMES	HARMIGNIES	7200
126	STATTE	MARCHIN	4600
127	MOHA-GP	STATTE	5900
138	CHATELET	R.PORTA	3500
141(1)	MANAGE	R.CASSART	2600
150	TAMINES	AISEMONT	5800
155(1)	VIRTON	R.BURGO ARD	2300
155	MARBEHAN	CROIX-ROUGE	11600
201	BRUGGE-DIJK	BRUGGE-ZEEH	2500
202	ZEEBR-DORP	ZWEEDSE KAAI	1900
207	Y.WOLFSTEE	ZITTAART	19700
216	Y.ZD EVERSTN	EVERGEM-SL	4000
217	Y.ND EVERSTN	EVERG-OVERDM	4300
218	TESSENDERLO	PAAL	7800
231	Y.TERMIEN	GENK-ZRO-231	1600
232	Y.KAATSBEK	GENK-ZLO-232	700
251	Y.BOIS-VALL	VIERNOY	1900
251(1)	VIERNOY	R.ANDERLUES	500
252	FONT-L'EV	R.FONT.UNION	1300
260A	MONCEAU	DOCHERIE	2700
269A	FELUY-ZONING	R.BP CHEMIC	3100
273	BALEN-WERKPL	V.SIBELCO	4500
276	FAMILLEUREUX	SENEFFE-IND	900
285	Y.VAL-ST-LAM	R.MGM-WINT	9900
288	FLOREFFE	R.DEMATEX	2500
289	Y.ST-LAMBERT	GANTAUFET-ZG	4600

b) de formule
$$RR\text{-Lijn} = RL \text{ EURO/treinkilometer}$$
c) de parameter

RL is de eenheidsprijs die jaarlijks wordt geïndexeerd,
de waarde $RL = 6,120117$ EURO (prijzen 2004).

4 De administratieve kosten**a) Toepassing**

Voor iedere aanvraag of wijziging van een treinpad

b) De formule
$$AK = A \text{ EURO/ Treinpad}$$
c) de parameter A is de eenheidsprijs die jaarlijks wordt geïndexeerd.

De bedraagt $A = 51,000979$ EURO (prijzen 2004)