

B-MOBILITY DAY 8 JUNI 2010

De infrastructuurheffing op het spoor en de Europese Benchmarking

Infrabel – Toegang tot het net
Ann Billiau – Dienstchef

INFR/ABEL
Right On Track


B-Mobility
B HOLDING



Inhoud

Gebruiksheffing op het Belgische net:

1. Europees Juridisch Kader
2. De verschillende producten aangeboden door Infrabel
3. Gebruiksheffing voor België
4. Gebruiksheffing aan de hand van een voorbeeld
5. Welke gebruiksheffing bij onze burenen?
6. Conclusie

1. Cadre légal Européen (Directive 2001-14)

Redevance d'infrastructure

Le Gestionnaire d'Infrastructure :

- détermine la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure et son recouvrement
- garantit une compétitivité optimale du transport ferroviaire international de marchandises
- assure une utilisation efficace du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire
- définit des redevances équivalentes et non discriminatoires conformes aux règles définies dans le document de référence du réseau.

Comptabilité

- Redevances d'utilisation de l'infrastructure + excédents d'autres activités commerciales + financement par l'État = dépenses d'infrastructure.

2. Les produits fournis par Infrabel:

- Your Moves
- Your Shunts

Facturation via redevance d'utilisation

- Your Power
- Your XXL
- Your Connection
- Your Extratime
- Your Tracks
- Your KG

Facturation séparée !

3. Redevance d'utilisation en Belgique:

Notre système de redevance couvre les prestations minimales suivantes au sens de la directive :

- Le traitement des demandes de capacités
- Le droit d'utiliser les capacités accordées
- L'utilisation des branchements et aiguillages du réseau
- Le Traffic control (la signalisation, la régulation,...)
- Toutes autres informations nécessaires à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées

Ne sont pas inclus dans la redevance d'utilisation:

- l'énergie de traction
- le diesel
- les installations maritimes
- les raccordements

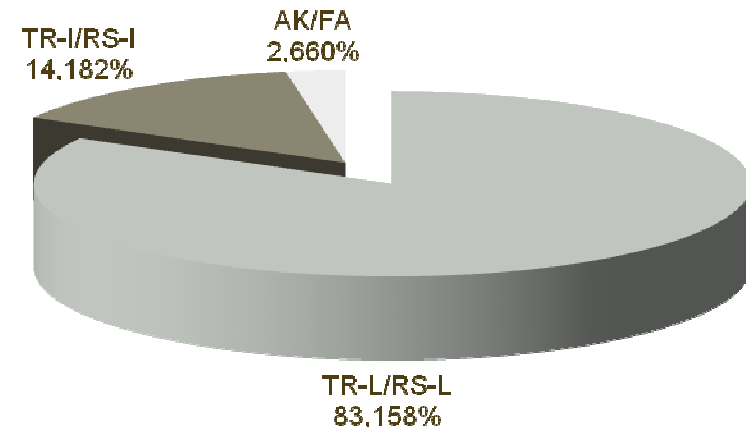
3. Redevance d'utilisation en Belgique:

Les quatre composantes de la redevance d'utilisation sont:

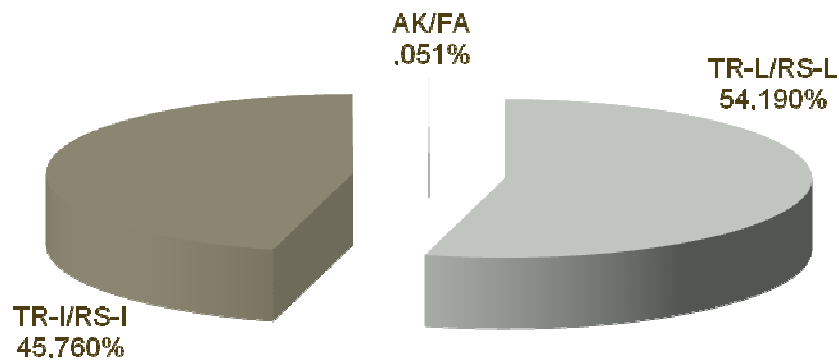
- Redevance sillon-lignes (TR-L/RS-L)
 - Pour l'accès et l'utilisation des lignes
- Redevance sillon-installations (TR-I/RS-I)
 - Pour l'accès et l'utilisation des voies à quai et de certaines voies d'arrivée et de départ
- Redevance manœuvre (RR/RM)
 - Pour l'accès et l'utilisation des installations pour la formation de trains, le triage de trains et le garage de matériel roulant
- Frais administratifs (AK)
 - Pour le traitement des demandes, des modifications ou des études de capacité

3. Redevance d'utilisation en Belgique:

Freight trains



Passenger trains



(data 2009)

4. Gebruiksheffing aan de hand van een voorbeeld

Rijpad voor een goederentrein:
van de grens met Duitsland
naar Genk - Zuid

De berekening van TR-L:

Route	Time	Line	Weight	Li	C	C1	C2	H	T	Heffing
MONTZEN-FR	18:27	24	1422	1,1	2,25	1,25	1	1	1	€ 3,09
BOTZEL-BL17	18:29	24	1422	5,6	2,25	1,25	1	1	1	€ 15,75
MONTZEN-BL16	18:37	24	1422	1,2	2,25	1,25	1	1	1	€ 3,38
MONTZEN	18:41	24	1422	4,6	2,25	1,25	1	1	1	€ 12,94
REMERSD-BL12	18:47	24	1422	5,3	2,25	1,25	1	1	1	€ 14,91
FOURON-BL10	18:51	24	1422	7,1	2,25	1,25	1	1	1	€ 19,97
Y.BERNEAU	18:57	24	1422	1,7	2,25	1,25	1	1	1	€ 4,78
VISE-HAUT	18:59	24	1422	6,7	2,25	1,25	1	1	1	€ 18,84
BASSENGE	19:08	24	1422	6,2	2,25	1,25	1	1	1	€ 17,44
Y.GLONS	19:15	34	1422	5,35	2,25	2	1,25	1	1	€ 30,09
TONGEREN	19:19	34	1422	10,4	2,25	2	1,25	1	1	€ 58,50
BILZEN	19:29	34	1422	15,799	2,25	2	1,25	1	1	€ 88,87
HASSELT	19:43	21A	1422	0,463	2,25	1,75	1,25	1	1	€ 2,73
HASSELT-D	19:44	21A	1422	1,3	2,25	1,75	1,25	1	1	€ 6,40
Y.N.HASSELT	19:46	21A	1422	1,5	2,25	1,75	1,25	1	1	€ 7,38
Y.ZONHOVEN	19:49	21A	1422	9,5	2,25	1,75	1,25	1	1	€ 46,76
BOKSBERGHDE	19:56	21A	1422	0,601	2,25	1,75	1,25	1	1	€ 2,96
Y.BOKSBERGH	19:56	21A/1	1422	0,928	2,25	1	1	1	1	€ 2,51
Y.NIEUWDAK	19:58	21C	1422	1,2	2,25	1	1	1	1	€ 3,24
Y.BOSDEL	20:01	230	1422	0,5	2,25	1	0,75	1	2	€ 1,69
GENK-Z-HAVEN	20:06									

TR-L = 136,47 €

87,041 km TOTAL = € 362,22
TOTAL x 0,313972 (P) x 1,2 (Pt) = € 136,47

4. Gebruiksheffing aan de hand van een voorbeeld

- rijpad van de grens rechtstreeks naar Genk –Zuid
- geen tussenstops
- gebruik van de installatie Genk – Zuid

De berekening van TR-I:

<u>Stop</u>	<u>Time</u>	<u>Minutes</u>	<u>Ci</u>	<u>Cu</u>
GENK-Z-HAVEN	20:06		1	3,5

$$C_i \times C_u \times 2,478711 \text{ (Pm)} = \text{€ } 8,68$$

$$\text{TR-I} = 8,68 \text{ €}$$

Aanvraag van 1 rijpad: van de grens met Duitsland naar Genk –Zuid

De administratieve kost (AK) = 57,34 €/ aanvraag

De totale gebruiksheffing is = (TR-L + TR-I)

$$= (136,47 \text{ €} + 8,68 \text{ €}) = \text{€ } 145,15$$

+ AK

$$= \text{€ } 145,15 + 57,34 \text{ €} = \text{€ } 202,49$$

5. Quelles redevances chez nos voisins?

Réseau Ferré de France (F):

- La redevance comprend une partie fixe et deux parties variables:
 - Le droit d'accès par train-km réservé (fixe)
il n'est pas fonction de l'utilisation réelle d'infrastructure et dépend du type de ligne réservée = 'tarif' fixe
 - Le droit de réservation pour les arrêts en gare et un droit de réservation pour les sillons (variable)
dépend du volume du trafic sur le réseau, la période de la journée, le type de train (marchandises ou voyageurs), les caractéristiques de l'infrastructure,...
 - Le droit de circulation par train-km (variable)
dépend du volume du trafic sur le réseau, la période de la journée, le type de train (marchandises ou voyageurs), les caractéristiques de l'infrastructure,...



5. Quelles redevances chez nos voisins?

ProRail (NL):

- La redevance d'utilisation est totalement variable et se compose de la combinaison des éléments suivants:
 - Un tarif par train-km
 - Un tarif par ton-km
 - Un tarif par arrêt (selon la catégorie de l'installation, de la taille des installations)

Deutsche Bahn Netz AG (D):

- De gebruiksheffing is volledig variabel en gelijkaardig aan die van Infrabel
- De heffing bestaat uit een basisprijs per trein-km per type lijn die wordt vermenigvuldigd met verscheidene parameters en/of vermeerderd met bijkomende componenten die in functie staan van:
 - prioriteit en type van de trein
 - tijdsperiode en trafiekvolume
 - massa van de trein

5. Quelles redevances chez nos voisins?

Network Rail (UK):

- De gebruiksheffing bestaat uit:
 - Een variabel tarief per trein-mijl
 - Een variabel tarief per ton-mijl
 - Een bijkomend vast tarief per jaar voor bepaalde passagierstreinen (franchisecontract met de overheid)
- De variabele tarieven zijn gebaseerd op:
 - tijdsperiode
 - snelheid en massa van de trein
 - type trein
- Naast de vaste en variabele heffingen zijn er ook nog andere heffingen om de spoorwegondernemingen aan te sporen de infrastructuur zo efficiënt mogelijk te gebruiken



6. Conclusie

1.

- Momenteel gebeurt de kostendekking van de infrastructuurbeheerders in alle landen door een combinatie van de gebruiksheffing en subsidies.
- De verhouding tussen subsidies en gebruiksheffing verschilt sterk van land tot land.
 - Voor België is de verhouding 67% gebruiksheffing en 33% subsidie.
 - De wijze waarop de gebruiksheffing wordt berekend verschilt dan ook sterk van land tot land

2.

- Les systèmes de redevance d'infrastructure amènent des calculs totalement différents de pays en pays
- La comparaison d'un prix moyen entre les différents pays reste aléatoire

→ Vergelijking is geen eenvoudige oefening



Dank u voor uw aandacht

Merci de votre attention