

## NETVERKLARING

### Bijlage F.2

#### Heffingen voor de dienst *Your Power* // **YourPower**

**Geldig vanaf 01/01/2020 tot 31/12/2020**

##### 1. Bepaling van het verbruik

Het verbruik, geregistreerd via de energiemeters op het rollend materieel, dient als basis voor de facturatie. Het gemeten verbruik wordt bepaald op basis van de energie geleverd aan de pantograaf verminderd met de energie die terug geleverd werd tijdens recuperatieremming.

Bijlage E.3 bevat bijkomende informatie omtrent het energiemeetsysteem Dit document is gebaseerd op de Europese normen zoals bepaald in de TSI LOC&PAS en EN 50463:2017. TSI LOC&PAS maakt het toevoegen van zo'n energiemeetsysteem verplicht bij elke vernieuwing en opwaardering van een tractie-eenheid. Indien de spoorwegonderneming zelf geen vehicle keeper is, dient hij er zich van te vergewissen dat de tractievoertuigen waarvan hij gebruik maakt, voldoen aan de Europese regelgeving. De spoorwegonderneming dient er zich van bewust te zijn dat de infrastructuurbeheerder geen contractuele of andere relatie heeft met de vehicle keeper. Indien er zich een probleem stelt met een energiemeetsysteem, de uitlezing ervan of de datatransmissie, blijft de spoorwegonderneming het enige aanspreekpunt voor de infrastructuurbeheerder. Op zijn beurt kan de spoorwegonderneming zich dan richten tot de vehicle keeper.

Voor energiemeters die niet voldoen aan de meetnauwkeurigheid van EN 50463 (zie bijlage E.3 van de netverklaring), wordt een toeslag van 1% toegevoegd op het gemeten verbruik.

Rollend materieel uitgerust met energiemeters kan verschillende landen doorkruisen. Na validatie (zie punt 2) kunnen de gegevens toegewezen en uitgewisseld worden met het netwerk waar het verbruik plaats vond.

Deze meetgegevens moeten gekoppeld kunnen worden aan informatie betreffende de treinen. Hiertoe dient de spoorwegonderneming de samenstelling (Europese voertuignummers) van alle treinen te declareren bij Infrabel. Dit geldt in het bijzonder voor de gebruikte tractie-eenheden. Deze informatie kan via Fill In of Train Traction gewijzigd worden tot 4 dagen na het vertrek van de trein (D+4 om 16u). Deze gegevens betreffende het rijpad worden eveneens gevalideerd (zie punt 2). Gemeten verbruik voor geparkeerde treinen of rangeerbewegingen wordt eveneens toegewezen.

Het verbruik voor treinritten zonder meetgegevens of met vermoedelijk foutieve meetgegevens wordt geschat op basis van een gemiddeld specifiek verbruik per categorie (reizigers, goederen of hogesnelheid).

Een goederentrein verbruikt gemiddeld veel minder kWh per afgelegde ton-km, aangezien de gemiddelde snelheid lager ligt en een goederentrein minder stopt tijdens het traject. Een hogesnelheidstrein verbruikt gemiddeld meer kWh per afgelegde ton-km.

Infrabel gebruikt de volgende formules:

- Reizigers: (~~35~~33,5 + 0,80 \* D1 + 0,63 \* D2) Wh/ton-km
- Hoge snelheid: (~~43~~42 + 0,80 \* D1 + 0,63 \* D2) Wh/ton-km
- Goederen: 4 kWh/km + 12 Wh/ton-km

Het aantal graaddagen D1 en D2 wordt per dag bepaald op basis van de gemiddelde temperatuur gemeten door de weerstations van Infrabel. Voor de bepaling van D1 wordt elke graad onder de 16,5°C geteld als één graaddag. Een dag met een gemiddelde temperatuur van 6,5°C, heeft D1 gelijk aan 10. Voor de bepaling van D2 wordt elke graad boven de 20°C geteld als één graaddag.

Op het einde van elke maand vindt er een energetische reconciliatie plaats. De som van gemeten en geschat verbruik wordt vergeleken met de meting van de in de bovenleiding geïnjecteerde verbruik. We veronderstellen hierbij steeds 5% aan netverliezen (aangekocht door Infrabel). Het verschil wordt verrekend (via aanpassing van het geschat verbruik). Deze methode geeft een voordeel van ruim 2% aan de gemeten verbruiken en ondersteunt dus de plaatsing van energiemeters op de treinen.

Infrabel heeft het recht deze schattingsformules te wijzigen tijdens de looptijd van deze bijlage indien Infrabel grote verschillen merkt tussen het geschat en reëel verbruik ten einde deze verschillen weg te werken.

## **2. Validatieregels**

De meetgegevens komende van de energiemeters op het rollend materieel bevatten ook GPS-posities. Ontbrekende posities gedurende maximaal 60 minuten worden gedetecteerd en automatisch opgevuld door interpolatie. Ze worden beschouwd als 'geschatte' waarden. Als de posities voor een langere tijd ontbreken, wordt de data niet uitgewisseld en dus niet verder gebruikt in het allocatieproces.

De meetgegevens worden niet gebruikt bij de allocatie en het energieverbruik wordt geschat indien:

- er meer dan twee opeenvolgende meetperiodes ontbreken;
- het verbruik groter is dan toegelaten voor dat type tractie-eenheid;
- het verbruik bij stilstand groter is dan toegelaten voor dat type tractie-eenheid;
- de GPS-posities van de meter wijzigen zonder meting van verbruik.

Deze gegevens betreffende het rijpad worden eveneens gevalideerd. Bij de volgende fouten wordt er geen energieverbruik toegewezen aan het rijpad indien:

- de afstand tussen twee detectiepunten groter dan 200 km;
- de snelheid hoger dan toegelaten;
- er een onbekende tractie-eenheid gebruikt wordt.

Er wordt geen energieverbruik toegewezen aan de gedeelten van een rijpad waarbij de massa van de trein kleiner is dan 50 ton of groter dan 5000 ton.

Bij sommige fouten kunnen de meetgegevens niet gekoppeld worden aan een rijpad en zal het energieverbruik dus steeds geschat worden. Dit is het geval indien er niet-toegelaten combinaties van tractie-eenheden opgegeven worden.

De gevalideerde posities van het rijpad worden vergeleken met de gemeten posities van de energiemeter. Als deze posities niet overeenkomen voor een gedeelte van de treinrit, dan wordt het energieverbruik van de trein voor dat gedeelte van de treinrit geschat.

Als een trein zowel een tractie-eenheid heeft met een energiemeter als een tractie-eenheid zonder energiemeter, dan wordt het gemeten verbruik geëxtrapoleerd.

Het energieverbruik van een gemeten of deels gemeten trein wordt steeds vergeleken met het geschatte verbruik. Het gemeten verbruik moet zich bevinden tussen 25% en 250% van het geschatte verbruik. Als dit niet zo is, dan wordt het rijpad aangerekend op basis van zijn geschat verbruik.

### 3. Tariefperiodes

Infrabel hanteert twee tariefperiodes voor de dienst *Your Power*:

Normale uren	weekdagen (uitgezonderd feestdagen) van 7 uur tot 22 uur
Stille uren	feestdagen, zaterdagen, zondagen weekdagen tussen 22 uur 's avonds en 7 uur 's morgens

### 4. Tarieven

#### 4.1. Transport en distributie van de tractiestroom (minimale dienst)

De directe kost voor gebruik bovenleiding maakte deel uit van de infrastructuurheffing. De eenheidsprijs (cd\_elect) bedraagt 13,700339 EUR/MWh (waarde 2020). Deze eenheidsprijs wordt jaarlijks op 1 januari geïndexeerd. De indexering komt overeen met een proportioneel aandeel van de gezondheidsindex (65%) en van de dienstenindex (35%) van de consumptieprijzen. De referentie-index is deze van de maand november die de indexering voorafgaat. Deze kost zal enkel aangerekend worden voor de periode van 13/12/2020 tot 31/12/2020.

De heffing voor de andere kosten voor transport en distributie van de tractiestroom (minimale dienst) bedraagt:

- voor gemeten energieverbruik: 24-20 EUR/MWh,
- voor geschat energieverbruik: 23-22 EUR/MWh.

#### 4.2. Levering van de tractiestroom door Infrabel (aanvullende dienst)

Infrabel zal de werkelijke eenheidsprijs gebruiken die zij betaalt aan haar energieleverancier. 75% van de prijs is vastgelegd op het einde van 2019. De resterende 25% wordt bepaald op basis van de gemiddelde *day ahead* prijs van de lopende maand.

Dit geeft voor 2020 volgende prijsformule :

- voor normale uren: 56,64 EUR/MWh + 0,33 \* Monthly Belix Base
- voor stille uren: 38,72 EUR/MWh + 0,2 \* Monthly Belix Base

De "Monthly Belix Base" is de gemiddelde day-ahead prijs voor België voor de maand van levering zoals genoteerd op Epex Spot.

#### 4.3. Wetgevend of regulerend kader

Infrabel heeft het recht deze tarieven te wijzigen tijdens de looptijd van deze bijlage bij een wijziging van het wetgevend of regulerend kader.

### 5. Modaliteiten voor het innen van de heffing

Infrabel maakt einde oktober van jaar T-1 een tabel op met de maandelijkse voorafbetalingen. Deze zijn gebaseerd op het verbruik van de SO in de periode september jaar T-2 tot augustus jaar T-1 en op basis van de eenheidsprijzen voor het jaar T. Ze worden opgenomen in de gebruiksovereenkomst.

Bij een nieuwe SO worden de voorschotten in onderling overleg bepaald op basis van het verwachte verbruik van de SO. Er worden enkel voorschotten gevraagd indien het verwachte jaarverbruik groter is dan 3 GWh.

De factuur voor deze voorafbetalingen wordt de eerste van de maand waarin het verbruik plaatsvindt, overgemaakt en moet binnen de 30 dagen betaald worden.

Bij het opstellen van de facturen wordt rekening gehouden met de reeds gefactureerde en betaalde voorschotten. De facturen worden in de loop van de maand volgend op het verbruik opgemaakt en zijn binnen de 30 dagen te betalen.

Infrabel kan verwijlinteressen aanrekenen volgens de wettelijke rentevoeten op de gefactureerde bedragen die niet binnen de voorgeschreven termijnen werden betaald. De invorderings- en inningskosten zijn ten laste van de gebruiker.