

Aanvullende diensten

1. Levering van tractiestroom

//YourPower

1.1 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 zij er zich van te vergewissen dat de tractievoertuigen waarvan zij 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 haar 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 1.2) 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 1.2). 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: $(33.5 + 0.80 * D1 + 0.63 * D2)$ Wh/ton-km

Hogesnelheid: $(42 + 0.80 * D1 + 0.63 * D2)$ Wh/ton-km

Goederen: $4 \text{ kWh/km} + 12 \text{ Wh/ton-km}$

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

1.2 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.

1.3 Tariefperiodes

Infrabel hanteert twee tariefperiodes voor de dienst Your Power:

Normale uren	Weekdagen (uitgezonderd feestdagen) van 7 uur tot 22 uur
Stille uren	Feestdagen, zaterdag, zondag weekdagen tussen 22 uur 's avonds en 7 uur 's morgens

1.4 Tarieven

Infrabel zal de werkelijke eenheidsprijs gebruiken die zij betaalt aan haar energieleverancier. 75% van de prijs is vastgelegd op het einde van 2020. De resterende 25% wordt bepaald op basis van de gemiddelde *day ahead* prijs van de lopende maand. Eind 2020 zal Infrabel een aanpassing van deze bijlage publiceren met de formule voor bepaling van de maandelijkse prijs voor normale uren en stille uren.

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

1.5 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 spoorwegondernemingen 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 spoorwegonderneming worden de voorschotten in onderling overleg bepaald op basis van het verwachte verbruik van de spoorwegonderneming. 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.

2. Diensten voor buitengewoon vervoer

Ieder buitengewoon vervoer dient door een studie te worden voorafgegaan.

De infrastructuurbeheerder verricht deze studie in verschillende fases:

- Een technische analyse van lading en/of materieel;
- Een studie van de reisweg;
- Een eventueel bijkomende studie wanneer de nominale omtrek of de maximaal toegestane last wordt overschreden;
- Het afleveren van een voorlopige toelating;
- Het factureren van deze toelating.

Het te factureren bedrag wordt als volgt bepaald:

$$\text{Bedrag} = \text{eenheidsprijs} * \text{multiplicator} * \text{relaties}$$

2.1. Eenheidsprijzen

De geïndexeerde eenheidsprijzen voor 2020 (excl. BTW) zijn de volgende:

Buitengewoon vervoer hoogte	<u>226,62</u> EUR
Buitengewoon vervoer breedte	<u>226,62</u> EUR
Buitengewoon vervoer lengte	<u>226,62</u> EUR
Ander buitengewoon vervoer	<u>226,62</u> EUR
Buitengewoon vervoer hoogte + bijkomende studie	<u>276,97</u> EUR
Buitengewoon vervoer breedte + bijkomende studie	<u>276,97</u> EUR
Zwaar buitengewoon vervoer met consigne	<u>276,97</u> EUR
Zwaar buitengewoon vervoer + bijkomende studie	<u>276,97</u> EUR

2.2. Multiplicatoren

De geldigheidstermijn voor een toelating buitengewoon vervoer is volgens de regels UIC 502 gelijk aan 100 kalenderdagen (3 maanden). Voor andere vervoeren met een repetitief karakter kan de toelating jaarlijks afgeleverd en vernieuwd worden. Aangezien de studie met betrekking tot deze laatste meer tijdrovend zijn, worden volgende multiplicatoren toegepast op bovenstaande eenheidsprijzen:

Studie autorisatie 100 kalenderdagen	1
Jaarlijkse vernieuwing autorisatie	2
Jaarlijkse studie autorisatie	3

2.3. Relaties

In de facturatie van een buitengewoon vervoer wordt onder relatie verstaan:

- Voor binnenlands verkeer: het aantal aankomststations als het vertrekstation onveranderd blijft;
- Voor binnenlands verkeer: het aantal vertrekstations als het aankomststation onveranderd blijft;
- Voor internationaal verkeer: het aantal vertrek- of aankomststations in België vermeerderd met het aantal grenspunten.

Het aantal relaties wordt met 2 vermenigvuldigd als de aanvraag voor een buitengewoon vervoer een heen-en terugrit betreft

2.4. Prijzen voor een aanpassing aan een toelating

Een aanpassing aan een bestaande toelating, wordt in volgende gevallen behandeld als een nieuwe aanvraag, gefactureerd volgens de geldende prijzen (zie tabel eenheidsprijzen):

- Studie van een nieuwe of bijkomende reisweg;
- Studie omwille van een toegevoegd vertrekstation, een eindstation en/of een grenspunt;
- Bijkomende lading/aanpassing van lading;
- Aanpassing van de wagen.

Een aanpassing ten gevolge van niet beschikbare infrastructuur (werken, storingen, ...) wordt echter niet gefactureerd.

Opmerking

Voor aanvragen waarbij de studie langer dan 1 dag zal duren, zal een aangepaste offerte opgemaakt worden.

Ondersteunende diensten

1. Technische keuring van het rollend //YourTechnicalControl materieel

Deze tarieven gelden voor de technische keuring van het rollend materieel 'buiten rijpad'. De basistarieven voor het personeel zijn niet geldig tijdens het weekend of gedurende de nacht. Deze eenheidsprijzen zijn exclusief btw.

Tarieven per uur - personeel	Waarde 1 januari <u>2020</u>
Industrieel ingenieur	<u>€94,88</u>
Technisch sectorchef	<u>€87,68</u>
Technisch ondersectorchef, Technicus mechanicus	<u>€82,09</u>
Administratief medewerker	

Omschrijving forfaits	Waarde 1 januari <u>2020</u>
Vaste administratieve kost per dossier: aflevering documenten bij (her)keuring, verlenging of bij verlies	<u>€82,09</u>
Type D, rangeermachine met 2 assen en 1 stuurpost	<u>€379,54</u>
Type D, On Track Machine autonoom max. 4 assen en 1 stuurpost	<u>€474,42</u>
Type G, On Track Machine getrokken: wagen max. 4 assen	<u>€284,65</u>
Type J, spoor-weg-tractievoertuig	<u>€379,54</u>
Type K&S, spoor-weg-kraan standaardtype, hoogtewerker, sproei/maai-tractor – inclusief werktoelating	<u>€328,34</u>
Type R, zware lorrie	<u>€246,26</u>

Forfaitaire supplementen	Waarde 1 januari <u>2020</u>
Per extra as (vanaf 2 of 4 assen)	<u>€47,44</u>
Tweede deel van een tweeledig tuig (bv. locomotief met tender, onderstopper uit twee delen)	<u>€142,33</u>
Radiobesturing rangeren	<u>€94,88</u>
Radiobesturing werken (uitgerust met AWI, valbeveiliging, ...)	<u>€47,82</u>
Tweede stuurpost, extra manbak hoogtewerker	<u>€71,16</u>
Werktoelating On Track Machine kraanwagen, zwenk- en/of hoogtebegrenzing, noodpomp, werkgabarit, spoorbelasting, ...	<u>€142,33</u>
(Auto)Functioneringstest van de veiligheidssystemen (memor, TBL 1+)	<u>€47,44</u>

Verplaatsingskosten	Waarde 1 januari <u>2020</u>
Binnenland: vaste verplaatsingskost	<u>€189,73</u>
Buitenland: aantal kilometers in €/km + per gepresteerd uur (zie Tarieven per uur - personeel)	<u>€0,36</u>

Extra kosten	Waarde 1 januari <u>2020</u>
Voertuig niet keuringsklaar (nog werk, veiligheidsmateriaal aan te vullen, op ander spoor te plaatsen)	Tarieven personeel per uur vertraging
Ongunstige omstandigheden om te keuren (niet boven schouwput ,...)	<u>€266,64</u>
Dringende keuring (dag aanvraag – dag keuring < 5 dagen)	<u>€82,09</u>
Overnachting (verplaatsing, hotel, parking, maaltijden, dag-nachtvergoeding Infrabel)	Op aanvraag
Testritten on-site voor ritten buiten rijpad	Op aanvraag

**Extra kosten****Waarde 1 januari 2020**

Electromagnetic Compatibility en detectieproeven

Compatibiliteitsonderzoek op basis van dossierstudie en praktische testen op testsite I-AM)

Op aanvraag

