

Art. 16 - Unser Premierminister, Unser Minister der Finanzen und Unser Minister der Mobilität sind, jeder für seinen Bereich, mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 23. Februar 2005

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister

G. VERHOFSTADT

Der Minister der Finanzen

D. REYNDERS

Der Minister der Mobilität

R. LANDUYT

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 13 juin 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAEEL

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 13 juni 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAEEL

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2005 — 1573

[C — 2005/00360]

13 JUNI 2005. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté ministériel du 9 décembre 2004 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

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1^{er}, 1^o, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté ministériel du 9 décembre 2004 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, établi par le Service central de traduction allemande auprès du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté ministériel du 9 décembre 2004 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.

Art. 2. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 13 juin 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAEEL

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2005 — 1573

[C — 2005/00360]

13 JUNI 2005. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het ministerieel besluit van 9 december 2004 houdende aanpassing van berekeningsregels, de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen voor de berekening van de infrastructuurvergoeding

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1^o, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het ministerieel besluit van 9 december 2004 houdende aanpassing van berekeningsregels, de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen voor de berekening van de infrastructuurvergoeding, opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling bij het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het ministerieel besluit van 9 december 2004 houdende aanpassing van berekeningsregels, de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen voor de berekening van de infrastructuurvergoeding.

Art. 2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 13 juni 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAEEL

Annexe — Bijlage

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

9. DEZEMBER 2004 — Ministerieller Erlass zur Anpassung der Berechnungsregeln, des Wertes der Koeffizienten und der Einheitspreise für die Berechnung des Eisenbahnwegeentgelts

Der Minister der Mobilität,

Aufgrund der Richtlinie 2001/14/EG vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, insbesondere des Artikels 4 Absatz 1;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 über die Bedingungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere des Artikels 61, ersetzt durch Artikel 34 des Königlichen Erlasses vom 11. Juni 2004, und des Artikels 100 Absatz 2, zuletzt abgeändert durch Artikel 36 § 3 des Königlichen Erlasses vom 18. Oktober 2004;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 14. Juni 2004 zur Reform der Verwaltungsstrukturen der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere der Artikel 5 und 20;

Aufgrund der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat, insbesondere des Artikels 3 § 1, ersetzt durch das Gesetz vom 4. Juli 1989 und abgeändert durch das Gesetz vom 4. August 1996;

Aufgrund der Dringlichkeit;

In der Erwägung, dass die Berechnungsregeln, der Wert der jedem Einzelement zugeteilten Koeffizienten und die Einheitspreise für die Berechnung der Eisenbahnwegeentgelte vollständig in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen sein müssen;

In der Erwägung, dass die Abänderungen der Berechnungsregeln, des Wertes der Koeffizienten und der Einheitspreise für die Berechnung der Eisenbahnwegeentgelte spätestens vier Monate vor dem letzten Termin für die Einreichung der Anträge auf Fahrwegkapazitätszuweisung angenommen werden müssen;

In der Erwägung, dass die neuen Schienennetz-Nutzungsbedingungen, in denen diese Elemente erwähnt sind, folglich vor dem 12. Dezember 2004 veröffentlicht werden müssen;

In der Erwägung, dass diese Abänderungen, die eine Aufarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit sich bringen, erst bei In-Kraft-Treten des Netzfahrplans, der auf den folgt, im Laufe dessen diese Abänderungen angenommen worden sind, anwendbar werden;

In der Erwägung, dass in Erwartung des Zeitpunkts, zu dem der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur einsatzfähig wird, aufgrund des Königlichen Erlasses vom 12. März 2003, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2004 zur Festlegung bestimmter Maßnahmen zur Reorganisation der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, der für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs zuständige Minister die Befugnisse des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur in den Bereichen, die in den Kapiteln VIII und IX des vorerwähnten Königlichen Erlasses vom 12. März 2003 erwähnt sind, bis zum 31. Dezember 2004 ausübt;

In der Erwägung, dass es daher dringend notwendig ist, genaue Regeln für die Berechnung der Eisenbahnwegeentgelte festzulegen,

Erläßt:

Artikel 1 - Die Berechnungsregeln, die Werte der Koeffizienten und die Einheitspreise für die Berechnung des Eisenbahnwegeentgelts, die in der Anlage zu vorliegendem Erlass aufgenommen sind, werden gebilligt.

Art. 2 - Vorliegender Erlass tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Brüssel, den 9. Dezember 2004

R. LANDUYT

Anlage

Entgelte für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur
--

1. Zugtrassenentgelt**1.1 Entgelte für die Bahnlinien****a) Anwendung**

Das Entgelt für die Benutzung der Bahnlinien ist die Summe der Entgelte, die für jeden Streckenabschnitt der befahrenen Bahnlinie zu zahlen sind. Das Entgelt pro Streckenabschnitt wird berechnet auf der Grundlage des vereinheitlichten Einheitspreises pro Kilometer, multipliziert mit den vorgesehenen Koeffizienten.

b) Formel

pro Streckenabschnitt:

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

Erklärung:

L(i) = Länge des Streckenabschnitts

C1(i) = Koeffizient für die operative Bedeutung des Streckenabschnitts

C2(i) = Koeffizient je nach technischer Ausrüstung auf dem Streckenabschnitt

H(i) = Koeffizient je nach Verkehr während der Stoßzeiten

T(i) = Koeffizient für die Abweichung gegenüber der Standardzugtrasse (derzeit liegt der Wert immer bei 1)

für die gesamte Zugfahrt:

$R = P \times Pt \times C \times \sum R_b$
--

Erklärung:

C = Koeffizient für die zulässige Masse auf dem Gleis

Pt = Priorität im Verkehr

P = Einheitspreis pro Zugkilometer

c) Parameter

Der Wert von P = 0.279271 € (Preise 2004)

Der Wert des Koeffizienten C1(i) für die operative Bedeutung ist folgender:

Kategorie	Parameterwert
1	2,00
2	1,75
3	1,25
4	1,00

Der Wert des Koeffizienten C2(i) für die technische Ausrüstung ist folgender:

Kategorie	Referenzgeschwindigkeit - Vref	Wert
1	Vref > 220 km/h	5,00
2	Linie 0 (Nord-Süd-Verbindung)	2,50
	220 km/h ≥ Vref > 160 km/h	2,50
3	160 km/h ≥ Vref > 140 km/h	1,50
4	140 km/h > Vref ≥ 120 km/h	1,25
5	120 km/h > Vref	1,00
6	Linie mit vereinfachten Betriebsverhältnissen	0,75

Der Wert des Koeffizienten C für die zulässige Masse auf dem Gleis der Zugtrasse ist folgender:

Kategorie	Gewichtintervall auf dem Gleis (in Tonnen)	Wert
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

Pro zusätzliche Tranche von 400 Tonnen erhöht sich der Wert um jeweils 0.35.

Der Wert des Koeffizienten Pt für die Priorität im Verkehr ist folgender:

Kategorie	Zugkategorie	Wert
1	HGZ	2,00
2	klassische internationale Personenzüge	1,60
3	IC-, IR-, ICT-Züge und P-Schnellzüge	1,40
4	L-Züge, CR-Züge und schnelle Güterzüge	1,20
5	langsame Güterzüge, Arbeitszüge	1,00
6	Leerfahrten	1,00

Der Wert des Koeffizienten H(i) für die Zeitspanne, den Tag und die Fahrtrichtung auf den Streckenabschnitten ist folgender:

Kategorie	Verkehrsdichte	Wert
1	hohe (Stoßzeiten)	2,0
2	mittlere	1,5
3	normale	1,0

Der Wert des Koeffizienten T(i) für die Abweichung von der Standardzugtrasse für den Streckenabschnitt liegt derzeit bei 1.

1.2 Entgelte für die Anlagen

a) Anwendung

Anwendbar auf alle Lastfahrten mit Personen oder Gütern.

b) Formel

Personenzüge:

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

Güterzüge:

$$RS - I = P_m \times C_u \times C(i) + P_m \times \frac{C(i)}{100} \times \text{Zeit}^{\left(1 + \frac{C(i)}{10}\right)}$$

«Zeit» ist die in Minuten ausgedrückte Zeit, während deren die Zugeinheit nach Ablauf der einbegriffenen Zeit das Gleis besetzt.

Die einbegriffene Zeit beträgt 30 Minuten pro Zug für Personenzüge und 120 Minuten pro Zug für Güterzüge.

Für Leerfahrten fällt der Basisbetrag weg; nur bei einer längeren Besetzung ist ein Entgelt zu zahlen; für die einbegriffene Zeit sind dieselben Werte anwendbar.

c) Parameter

Der Basisbetrag ist der Einheitspreis; er ist für Personenzüge und Güterzüge verschieden:

Personenzüge $P_v = 0,440954$ € (Preise 2004)

Güterzüge $P_m = 2,204762$ € (Preise 2004)

Der Wert des Koeffizienten C_u für die Art der Benutzung ist folgender:

— Anlage am Abfahrtsort: $C_u = 3,0$

— Anlage am Ankunftsart: $C_u = 2,5$

— fahrplanmäßiger Halt: $C_u = 1,0$

— Betriebshalt auf Anfrage des Transportunternehmers: $C_u = 1,0$

Der Wert des Koeffizienten $C(i)$ für die Bedeutung der Anlage:

	Personenzüge	Güterzüge
- HGZ-Terminal und HGZ	$C(i) = 20,0$	nicht vorhanden
- Kategorie 1	$C(i) = 10,0$	$C(i) = 2,0$
- Kategorie 2	$C(i) = 2,5$	$C(i) = 1,0$
- Kategorie 3	$C(i) = 1,0$	$C(i) = 0,0$

2. Rangierentgelt (RM)

a) Anwendung

Für alle Anlagen, die für das Rangieren, Abstellen oder das Ausführen verschiedener Aufgaben wie Laden, Abladen oder Reinigen des rollenden Materials benutzt werden.

b) Formel

$$RM = M \times [C_o \times RB (1 + \sum C_n) + C(GI)] \text{ pro Meter (*) und pro Jahr}$$

(*) Ein Gleis, das einem Benutzer der Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird, wird immer für seine gesamte Länge berücksichtigt.

Erklärung:

M:	Einheitspreis,
C_o :	Erhöhung für operativ bedeutende Gleisgruppen/Gleise,
RB:	Rangierentgelt für eine Gleisgruppe mit Stumpfgleisen und ohne besondere Einrichtungen,
C_n :	Erhöhung je nach Ausrüstung der Gleisgruppe; je nach Ausrüstungsniveau gibt es einen oder mehrere C_n -Koeffizienten,
$C(GI)$:	eventueller Zuschlag für die Operationalisierung durch den Betreiber der Infrastruktur

c) Parameter

Der Koeffizient $M = 0,907817$ € (Preise 2004)

Der Koeffizient $C_o = 1$

Der Wert des Koeffizienten $RB = 6,00$

Der Zuschlag für die Operationalisierung durch den Betreiber der Infrastruktur:

$C(GI) = 12,00$

Zuschläge C_n (technische Ausrüstungen)

Art	Parameter	Wert
doppelter Ein-/Ausgang	Cn1	0.500
Elektrifizierung eine Seite	Cn2	0.250
Elektrifizierung zwei Seiten	Cn3	0.500
Vorheizen 3kV	Cn4	0.380
Vorheizen Niederspannung	Cn5	0.070
Beleuchtung 2,5 lux	Cn6a	0.050
Beleuchtung 12 lux	Cn6b	0.140
Beleuchtung 24 lux	Cn6c	0.220
Gleisbremsen eine Linie	Cn7a	2,300
Gleisbremsen zwei Linien	Cn7b	3,450
Gleisbremsen drei Linien	Cn7c	4,600
Pressluft	Cn8	0.050
Wasserversorgung	Cn9	0.050
Zugang über die Straße	Cn10	0.025
Befestigung neben den Gleisen	Cn11	0.025
Zentrale Bedienung der Weichen	Cn12	0.500
Lade-/Entladerampe	Cn13	0.025
Entladekran oder -grube	Cn14	0.025
Möglichkeit, Rollmaterial zu reinigen	Cn15	0.050
Vorhandensein einer Wartungsgrube	Cn16	0.025

Mieten für kürzere Perioden:

ein Jahr = Basistarif
ein Tag = ein Jahr/250
drei Stunden = ein Tag/8

Ermäßigungen für Mehrjahresverträge:

Bei längerfristigem Mieten (mehrere aufeinander folgende Fahrplanjahre) wird ein degressiver Tarif mit folgender Tarifentwicklung im Vergleich zu den Jahresmieten angewandt:

— 1. Jahr	100%
— 2. Jahr	99%
— 3. Jahr	98%
— 4. Jahr	97%
— 5. Jahr	96%
— ab dem 6. Jahr	95%

bis maximal 10 Jahre.

3. Besondere Formen von Rangierentgelten (RM)

3.1 Längeres Halten am Bahnsteig:

a) Anwendung

Züge, die während der verkehrsschwachen Zeiten mehrere Stunden am Bahnsteig stehen bleiben

b) Formel

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

c) Die Parameter und ihre Werte sind dieselben wie in Punkt 2.

3.2 Linien-Rangierentgelt (Linien-RM)

a) Anwendung

Für diese Bahnlagen ist nicht das Zugtrassenentgelt anwendbar, sondern eine besondere Art Rangierentgelt, wobei die Operationalisierung vom Eisenbahnunternehmen gewährleistet wird; dieses Entgelt wird Linien-Rangierentgelt genannt.

Liste der Linien, auf die dieses Entgelt anwendbar ist:

Liniennummer	von	nach	Länge in Metern
31	LIERS	R. ROCOURT	2700
45	WEISMES	TROIS-PONTS	22000
45A	BÜLLINGEN	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	BRÜGGE-DIJK	BRÜGGE-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.KAATSBEEK	GENK-ZLO-232	700
251	Y.BOIS-VALL	VIERNY	1900
251(1)	VIERNY	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) Formel

Linien-RM = RL €/Zugkilometer

c) Parameter

RL ist der Einheitspreis, der jährlich indexiert wird, der Wert RL = 6,120117 € (Preise 2004).

4. Verwaltungskosten (FA)

a) Anwendung

Für jeden Antrag auf Zuweisung oder jede Änderung einer Zugtrasse

b) Formel

FA = A €/Zugtrasse

c) Der Parameter A ist der Einheitspreis, der jährlich indexiert wird.

Der Wert A = 51,000979 € (Preise 2004)

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 13 juin 2005.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 13 juni 2005.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAEL

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAEL