

# Järnvägsnät- beskrivning

# 2014

Samrådsutgåva 2012-09-28

Kapitel 6 - Avgifter



TRAFIKVERKET



## Uppdateringar

Denna utgåva innehåller revideringar enligt nedan och ersätter tidigare utgåvor.

Uppdatering	Infört
Korrigerig av kvalitetsavgifter	2012-10-02
Samrådsutgåva	2012-09-28

## Innehållsförteckning - JNB 2014 kapitel 6

6	Allmän information.....	1
6.1	Avgiftsprinciper .....	1
6.1.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge) .....	2
6.1.2	Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3.....	5
6.1.3	Tillgång till angränsande faciliteter i 5.3 .....	5
6.1.4	Tilläggstjänster.....	5
6.1.5	Extra tjänster .....	5
6.2	Avgiftssystem .....	5
6.2.1	Tågläges- och passageavgifter .....	5
6.2.2	Bantillträdestjänster och övriga tjänster.....	6
6.2.3	Marginalkostnadsbaserade avgifter och övrig särskild avgift för persontrafik .....	7
6.2.4	Självkostnadsbaserade avgifter .....	7
6.2.5	Kvalitetsavgifter.....	7
6.2.6	Underlag för avgiftsberäkning .....	7
6.3	Tariffer .....	9
6.3.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge) .....	9
6.3.2	Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3.....	11
6.3.3	Tillträde till angränsande faciliteter enligt 5.3 .....	12
6.3.4	Tilläggstjänster enligt 5.4.....	14
6.3.5	Extra tjänster .....	16
6.4	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	17
6.4.1	Avvikelse från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.....	17
6.4.2	Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal .....	18
6.4.3	Skyldighet att betala kvalitetsavgift.....	18
6.4.4	Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	19
6.4.5	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning .	19
6.5	Förändringar av avgifter .....	20
6.6	Debitering .....	20

## 6 Allmän information

### 6.1 Avgiftsprinciper

Järnvägslagen anger avgifter för användande av infrastruktur.

#### **Marginalkostnadsbaserad avgift**

Trafikverket ska som infrastrukturförvaltare fastställa avgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, enligt 7 kap 2 § järnvägslagen (2004: 519).

Avgifterna ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande, enligt 7 kap 1 § järnvägslagen. Med kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon menas den kortsiktiga marginalkostnaden, enligt förarbetena till järnvägslagen. Det innebär att kostnaden ska fastställas till kostnaden för ett tillkommande tåg då järnvägsinfrastrukturens kapacitet och utformning hålls oförändrad. Den kortsiktiga marginalkostnaden avser dels kostnader hos Trafikverket, dels kostnader för samhället i övrigt, de så kallade externa effekterna. Trafikverket tar ut marginalkostnadsbaserade avgifter som speglar samhällets kostnader för emissioner och olyckor.

#### **Särskild avgift**

a) Utöver avgifter motsvarande den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, får Trafikverket ta ut avgifter för att uppnå kostnadstäckning, enligt 7 kap 4 § järnvägslagen. Sådana så kallade särskilda avgifter ska vara förenliga med en samhällsekonomiskt effektiv användning av infrastrukturen. Dessa särskilda avgifter får heller inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen, enligt 7 kap 4 § järnvägslagen.

b) Särskild avgift är också benämningen på avgifter som får tas ut för ett särskilt infrastrukturprojekt, enligt 7 kap 5 § järnvägslagen. En sådan särskild avgift betalas till exempel för godstrafik på Öresundsbron betalas till Trafikverket.

#### **Kvalitetsavgift**

Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftstörningar i järnvägssystemet, enligt 7 kap 5 a § järnvägslagen. Kvalitetsavgiften betalas av den part som orsakar avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal.

Skyldigheten att betala kvalitetsavgift gäller under normala driftförhållanden och erläggs till motparten i trafikeringsavtalet.

#### **Avgifter för tjänster**

Avgifter för tjänster tas ut enligt 7 kap 8 § järnvägslagen och beräknas utifrån kostnaden att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska användandet som köparen av tjänsten begär (självkostnad). Självkostnaden är summan av samtliga kostnader, såväl direkta som indirekta, för tillhandahållande av en tjänst. För de aktuella tjänsterna gäller kravet på full kostnadstäckning. Detta innebär att avgifterna sätts så att alla kostnader förenade med verksamheten på några års sikt täcks av avgiftsintäkter.

### **Underlagsrapport**

En [underlagsrapport](#) för avgifterna finns på Trafikverkets webbplats.

### **Reduktion av avgifter för viss trafik**

Ideella museiföreningar som utför museitrafik behöver inte betala

- tåglägesavgifter
- övrig särskild avgift för persontrafik
- passageavgifter vid Stockholm, Göteborg och Malmö
- marginalkostnadsbaserade avgifter.

En förutsättning för detta är att tåglägena ansöks i ad hoc-processen, se avsnitt 4.2.3.

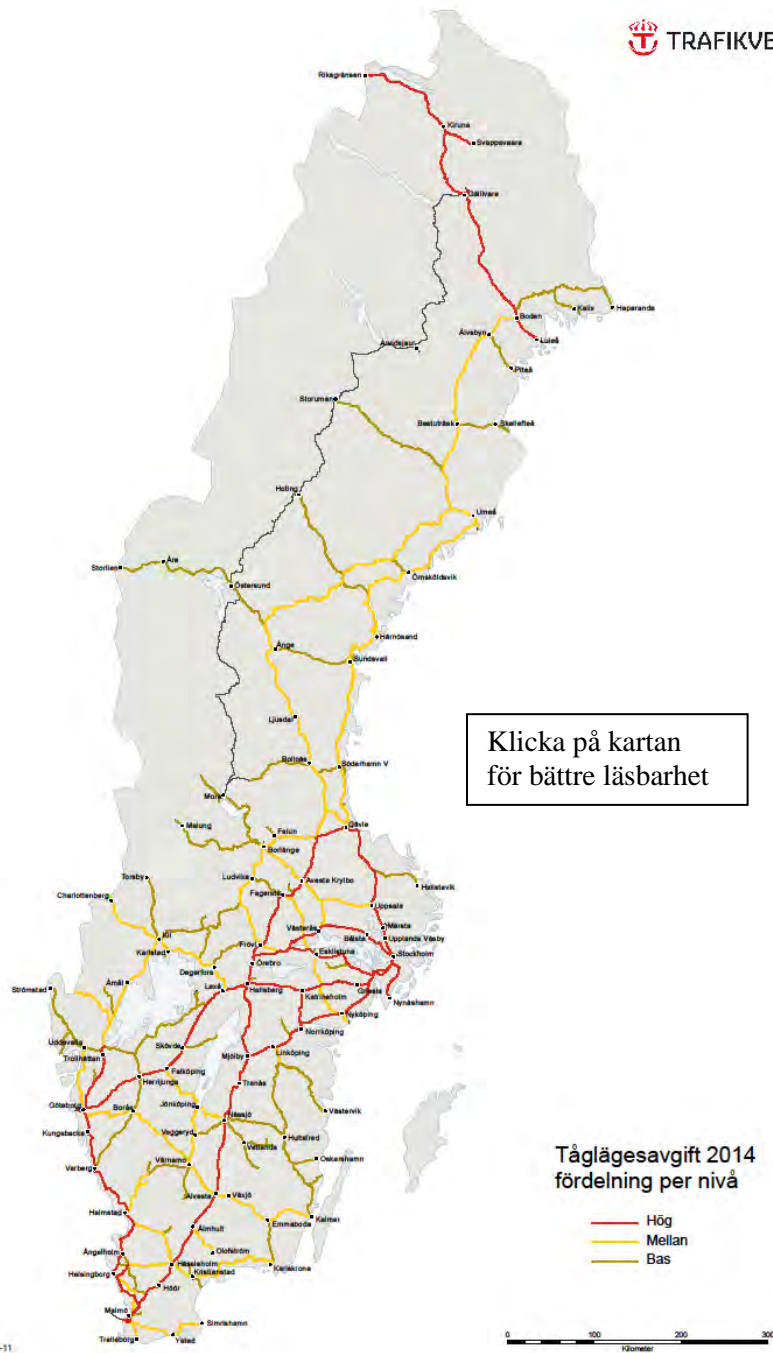
### **Arbetsfordon**

När järnvägsfordon används i direkt anslutning till avtalade arbeten på Trafikverkets infrastruktur betraktas de som arbetsfordon och ingen avgift tas ut. I övriga fall när kapacitetsutnyttjandet sker i form av tågläge eller annan tillträdestjänst, tas avgifter för godstrafik ut.

## **6.1.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)**

### **Tåglägesavgift**

För tågläge gällande persontrafik, godstrafik och tjänstetåg utgår en särskild avgift. Den har tre nivåer: hög, mellan och bas.



Figur 6.1 Tåglägesavgift indelning per nivå – hög, mellan och bas.

I bilaga 6.1 finns sträckorna för respektive nivå beskrivna.

### **Övrig särskild avgift för persontrafik**

För all persontrafik utgår en övrig särskild avgift (alternativ a).

### **Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen**

För godstrafik som passerar över Öresundsförbindelsen utgår en passageavgift som en särskild avgift (alternativ b). Den ersätter marginalkostnadsbaserade avgifter samt tåglägesavgift.

### **Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö**

Vid passage till och från Stockholm, Göteborg och Malmö utgår en passageavgift under rusningstid på helgfria vardagar. Avgiften är en särskild avgift.

### **Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande**

De marginalkostnadsbaserade avgifterna utgörs av spåravgift, driftsavgift, olycksavgift och emissionsavgift. Avgifterna baseras på utförd trafik eller förbrukad mängd drivmedel.

### **Spåravgift**

Spåravgiften speglar de kostnader för att underhålla infrastrukturen som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Spåravgiften varierar med antalet bruttotonkilometer. Avgiftsnivån har fastställts genom studier av förändringen av Trafikverkets kostnader för underhåll vid förändrade trafikvolymmer.

### **Driftsavgift**

Driftsavgift speglar de kostnader för driften av infrastrukturen som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Driftsavgiften varierar med antalet tågkilometer. Avgiftsnivån har fastställts genom studier av förändringen av Trafikverkets kostnader för drift av anläggningen vid förändrade trafikvolymmer.

### **Olycksavgift**

Olycksavgiften speglar de samhällsekonomiska kostnader för olyckor med personskador som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Avgiften varierar med antalet tågkilometer. Avgiftsnivån har fastställts genom studier av förändringen av de samhällsekonomiska kostnader som är förknippade med olyckor vid förändrade trafikvolymmer. Själv mord är undantagna från dessa beräkningar.

### **Emissionsavgift**

Emissionsavgiften speglar de samhällsekonomiska kostnader i termer av miljö- och hälsoeffekter som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Emissionsavgiften speglar kostnaderna för utsläpp av koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolväten och partiklar. Avgiftens storlek beror dels på motorns miljöklass, dels på mängden förbrukat drivmedel.

För kompressionstända motorer tas avgiften ut för mängden förbrukat drivmedel, beräknat i liter för diesel eller annat flytande drivmedel och i kubikmeter för gasformiga drivmedel. Med detta avses att avgiften tas ut för alla drivmedel som kan driva en kompressionständ motor, såsom FAME, HVO, syntetisk diesel samt gas.

För gnisttända motorer (tändstift) tas avgiften ut för samtliga flytande och gasformiga drivmedel som kan driva en gnisttänd motor. För bensen och andra flytande drivmedel tas avgiften ut per liter förbrukat bränsle, och för gasformiga drivmedel per kubikmeter förbrukat bränsle.

En reducerad avgift tas ut för de motorer som uppfyller EU:s standard för steg IIIA eller steg IIIB enligt senaste ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG om avgaskrav för motorvagnar och lok. För att få reducerad avgift krävs ett typgodkännande från Transportstyrelsen eller någon annan typgodkännandemyndighet inom EU, där det framgår att kraven för steg IIIA eller steg IIIB uppfylls.

Motorer som saknar ett EU-godkännande enligt direktiv 97/68/EG betraktas som oreglerade och debiteras en avgift som benämns bas. Motorer som inte har ett typgodkännande för steg IIIA eller steg IIIB kan dock få reducerad avgift om det på annat sätt kan styrkas att utsläppen uppfyller samtliga gränsvärden för ovan nämnda steg.

Den förbrukade mängden drivmedel redovisas per fordonskategori genom självdeklaration. För fordon som uppfyller kraven enligt steg IIIA eller steg IIIB ska fordonsnummer och förbrukad mängd drivmedel per fordonsindivid anges.

Exempel på beräkning av emissionsavgifter finns i bilaga 6.1.

### 6.1.2 Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3

För tjänsterna *rangerbangårdar* och *uppställning* (se avsnitt 5.3.5–5.3.7), tillämpas en särskild avgift (alternativ a).

### 6.1.3 Tillgång till angränsande faciliteter i 5.3

För tjänster som omfattar *tillgång till angränsande faciliteter* (anläggningar vid sidan om spåret, ej bantillträde) används principen om självkostnad eller, beroende på marknadssituationen, ett marknadspris.

### 6.1.4 Tilläggstjänster

För de tjänster som erbjuds i form av tilläggstjänster, se avsnitt 5.4, används principen om självkostnad eller, beroende på marknadssituationen, ett marknadspris. Avgiften baseras på tilldelad eller använd tjänst.

### 6.1.5 Extra tjänster

För de tjänster som erbjuds i form av extra tjänster, se avsnitt 5.5, används principen om självkostnad eller, beroende på marknadssituationen, ett marknadspris.

## 6.2 Avgiftssystem

### 6.2.1 Tågläges- och passageavgifter

Tåglägesavgift och passageavgifter debiteras utifrån tilldelad, ej avbokad kapacitet. Avgift tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.

En passageavgift debiteras för tilldelade tåglägen på delar av järnvägsnätet i Stockholm, Göteborg och Malmö, helgfria vardagar, måndag–fredag, klockan 7.00–9.00 och 16.00–18.00 (se bilaga 4.3, Trafikkalender).

Passageavgiften baseras på tilldelad kapacitet och tas ut även om det tilldelade tågläget bara delvis ligger inom de angivna tiderna. Om flera av områdena passeras, tas avgiften ut för respektive sträcka.

Detaljerad information om passageavgifter finns i bilaga 6.1, avsnitt 2.

## 6.2.2 Bantillträdestjänster och övriga tjänster

Avgiften för rangerbangårdar debiteras månadsvis som tilldelad, ej avbokad kapacitet på rangerbangård med ett belopp per ankommande fordonssätt.

Avgiften för tjänsterna uppställning och långtidsuppställning debiteras månadsvis och grundas på tilldelad, ej avbokad kapacitet. För eventuella åtgärder i anläggningen debiteras självkostnad.

Avgiften för kapacitet på lastplats grundas på tilldelad (ej avbokad) kapacitet.

Avgiften för tillgång till elström vid uppställning av fordon, se avsnitt 5.3.7, består av två delar: tillgången till anläggningen samt elförbrukningen. Underlaget för fakturering av elförbrukning baseras på faktisk förbrukning (gäller fordon med elmätare) eller på schabloner, se 6.3.3 och 6.3.4. För att beräkna förbrukningen med hjälp av schabloner måste Trafikverket känna till antal och typ av fordon. Informationen ska lämnas till Trafikverket genom självdeklaration, se avsnitt 6.2.6.

Avgiften för mätvärden för bullermätning av fordon debiteras per utförd tjänst, se avsnitt 5.5.4.

Avgiften för att använda bromsprovansläggningen i Skandiahamnen i Göteborg framgår av avsnitt 5.3.8 och debiteras per bromsprov.

För tillkommande tågbildningstjänster tar Trafikverkets ut en självkostnad. I de fall annan tjänsteleverantör antagits gäller de avgifter denne meddelat, se avsnitt 5.4.4.

Avgiften för Trafikverkets handläggning av tjänsterna långtidsuppställning enligt 5.3.7 och provkörning av fordon enligt 5.5.4 debiteras per påbörjad timme. Trafikverkets självkostnad tillkommer för eventuella åtgärder som uppstår i samband med handläggningen och transporten.

För specialtransporter enligt 5.4.5 debiteras avgiften för handläggning av ansökan om transporttillstånd per påbörjad halvtimme. Avgiften för handläggning av ansökan om transportvillkor debiteras däremot per påbörjad timme.

För bevakning av sträckor (rutter) som avser transportvillkor för specialtransporter debiteras avgiften per kilometer och månad, se avsnitt 5.4.5.

För information om debitering av övriga tjänster, se respektive tjänst i avsnitt 6.3.



### 6.2.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter och övrig särskild avgift för persontrafik

När tågläget används marginalkostnadsbaserade avgifter enligt avsnitt 6.3.1. Avgifterna debiteras efter användning per tågkilometer, bruttotonkilometer och redovisat antalet liter flytande drivmedel och/eller kubikmeter gasformigt drivmedel för fordon som trafikerar Trafikverkets järnvägsnät (inte bara förbrukningen vid användande av tågläge).

Övrig särskild avgift för persontrafik debiteras efter utförd trafik och per bruttotonkilometer.

Marginalkostnadsbaserade avgifter tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.

### 6.2.4 Självkostnadsbaserade avgifter

Självkostnadsbaserade avgifter publiceras senast tre månader före tågplanens första giltighetsdag. Dessförinnan anger Trafikverket uppskattade avgifter, grundat på prognoser och tidigare utfall. Dessa avgifter ska betraktas som preliminära (prisindikation) fram till dess att den faktiska avgiften publiceras.

När det gäller beräkning av elström, se avsnitten 5.4.1, 6.3.3 och 6.3.4.

### 6.2.5 Kvalitetsavgifter

Avgiften baseras på merförsening jämfört med körplanen. Avgiften för merförseningar bestäms utifrån en orsakskod. Trafikverket sammanställer först avvikelserna utifrån orsakskod och merförsening på utförd trafik, och beräknar därefter det totala utfallet. Kvalitetsavgifter betalas månatligen, med utgångspunkt från Trafikverkets sammanställningar.

Kvalitetsavgifter beskrivs utförligare i avsnitt 6.4.

### 6.2.6 Underlag för avgiftsberäkning

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska senast i samband med varje tågs avgång lämna korrekta uppgifter till Trafikverket enligt bilaga 2.1 "Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång". Dessa uppgifter kommer att ligga till grund för debitering, se tabell 6.2. Vid utebliven rapportering tillkommer en övrig särskild avgift på 1 000 kr per tågläge, se 6.3.1.

Trafikverket tillämpar ett deklarationsförfarande (självdeklaration) för vissa uppgifter knutna till användande av tjänst, se tabell 6.1. Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska lämna nödvändiga underlag för avgiftsberäkning.

Underlag till övriga avgifter hämtas från Trafikverkets data om tilldelad kapacitet, utförd trafik, schabloner, rapportering enligt bilaga 2.1, handläggningstider, självkostnader, särskilda avtal, utförd tjänst med mera, se tabell 6.2.

Uppgifter om tjänster enligt nedanstående tabell 6.1, ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är

nödvändiga för redovisning och kontroll. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på [Trafikverkets webbplats](#)

Inloggning med behörighet krävs.

Avgift	Uppgift för faktureringsunderlag genom självdeklaration
6.3.1.5 Emissionsavgift	Antal liter förbrukat flytande drivmedel och/eller förbrukat kubikmeter gasformigt drivmedel per fordonskategori/fordonsindivid
6.3.3.3 Avgift för tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon	Antal timmar uppställning per fordonstyp
6.3.4.1 Avgift för drivmotorström	Antal förbrukade kWh enligt mätarställning alternativt utförda bruttoton-km per fordonstyp som underlag för schablonberäkning

Tabell 6.1 - Underlag via självdeklaration

Avgift	Avgifts-princip	Uppgift till faktureringsunderlag hämtas från	Rapportering enligt bilaga 2.1 ingår i underlaget
6.3.1 Tåglägesavgift för persontrafik	Marginalkostnad	Tilldelad kapacitet	
6.3.1 Tåglägesavgift för godstrafik	Marginalkostnad	Tilldelad kapacitet	
6.3.1 Tåglägesavgift för tjänstetåg	Marginalkostnad	Tilldelad kapacitet	
6.3.1. Övrig särskild avgift för persontrafik	Särskild avgift a)	Utförd trafik	Ja
6.3.1. Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen	Särskild Avgift b)	Tilldelad kapacitet	
6.3.1 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö	Särskild Avgift a)	Tilldelad kapacitet	
6.3.1. Spåravgift	Marginalkostn.	Utförd trafik	Ja
6.3.1 Driftsavgift	Marginalkostn.	Utförd trafik	
6.3.1. Olycksavgift	Marginalkostn.	Utförd trafik	
6.3.1. Emissionsavgift loktåg	Marginalkostn.	Självdeklaration	
6.3.1. Emissionsavgift motorvagnar	Marginalkostn.	Självdeklaration	
6.3.1 Kvalitetsavgift försenat tåg	Kvalitets avgift	Merförsening i utförd trafik, orsakskod	
6.3.2 Användning av kontaktledning	Marginalkostn.	Ingår i minimipaketet	
6.3.2 Spårkapacitet vid plattform	Marginalkostn.	Se 6.3.1.1 och 6.3.2.5.	
6.3.2 Rangerbangårdar	Särskild Avgift a)	Tilldelad kapacitet	
6.3.2 Uppställning	Särskild Avgift a)	Tilldelad kapacitet	
6.3.2 Långtidsuppställning	Självkostnad	Tilldelad kapacitet, handläggningstid	
6.3.3 Tillgång till plattform	Självkostnad	Tilldelad kapacitet	
6.3.3 Kapacitet på lastplats	Självkostnad	Tilldelad kapacitet	
6.3.3 Tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon	Självkostnad	Tilldelad kapacitet, schabloner, uppmätt elförbrukning, självdeklarera	
6.3.3 Bromsprovansläggning	Självkostnad	Tilldelad tjänst	
6.3.4 Tillhandahållande av drivmotorström	Självkostnad	Självdeklaration, schabloner, uppmätt elförbrukning	

6.3.4 Tjänster gällande specialtransporter	Självkostnad	Handläggningstid, beviljad sträcka (rutt) i transportvillkoret	
6.3.5 Telekommunikationsnät	Självkostnad	Särskilt avtal	
6.3.5 Utökad trafikinformation vid utrop och skyltning	Självkostnad	Särskilt avtal	
6.3.5 Utbyte av trafikinformation	Självkostnad	--	
6.3.5 Teknisk kontroll av fordon	Självkostnad	--	
6.3.5 Villkor för provkörning av fordon	Självkostnad	Handläggningstid	
6.3.5 Mätvärden för bullermätning av fordon	Självkostnad	Utförd tjänst	

Tabell 6.2 - Underlag från Trafikverkets data och rapportering enligt bilaga 2.1

## 6.3 Tariffer

I detta avsnitt redovisas avgifter för de tjänster som Trafikverket erbjuder. Avgifterna redovisas exklusive moms.

### 6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

I de fall järnvägsföretaget eller trafikorganisationsnätet inte lämnat uppgifter före tågs avgång tillkommer, utöver ordinarie avgifter, en särskild avgift på 1 000 kronor per tågläge. Då Trafikverket i detta fall inte har tillgång till aktuella uppgifter enligt bilaga 2.1, baseras spåravgiften och den övriga särskilda avgiften för persontrafik på summan av den vagnvikt och vikt för dragfordon som tilldelats i samband med ansökan om kapacitet.

#### Tåglägesavgifter

För tågläge gäller följande avgifter:

	Högnivå	Mellannivå	Basnivå
Tågläge för persontrafik	4,29 kr/tågkilometer	0,60 kr/tågkilometer	0,20 kr/tågkilometer
Tågläge för godstrafik	4,29 kr/tågkilometer	0,60 kr/tågkilometer	0,20 kr/tågkilometer
Tågläge för tjänstetåg	4,29 kr/tågkilometer	0,60 kr/tågkilometer	0,20 kr/tågkilometer

Tåglägesavgift utgår inte för den trafik som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen. Tåglägesavgift debiteras månadsvis för tilldelat tågläge.

#### Övrig särskild avgift för persontrafik

För all persontrafik tas en övrig särskild avgift på 0,0090 kr per bruttotonkilometer. Avgiften debiteras månadsvis för den trafik som utförts.

#### Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

För godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen utgår en avgift på 2 950 kr per passage ut. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.

### Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö

Passageavgiften i Stockholm, Göteborg och Malmö är 260 kr per passage. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.

### Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

För användande av tågläge tas avgift ut för följande komponenter:

	Avgift
Spåragift	0,0045 kr/bruttotonkilometer
Driftsavgift	0,18 kr/tågakilometer
Olycksavgift	0,88 kr/tågakilometer

För förbränningsmotordrivna fordon tas emissionsavgift ut enligt nedan.

Emissionsavgift	Avgift kompressionständer motor		Avgift gnistständer motor	
	kr/liter <sup>(1)</sup>	kr/m <sup>3</sup> <sup>(2)</sup>	kr/liter <sup>(1)</sup>	kr/m <sup>3</sup> <sup>(2)</sup>
Loktåg, bas	1,50	1,76	1,00	1,27
Loktåg, miljöklassade steg III A	0,97	1,14	0,97	1,14
Loktåg, miljöklassade steg III B	0,78	0,92	0,78	0,92
Motorvagnar, bas	1,47	1,72	0,97	1,23
Motorvagnar, miljöklassade steg IIIA	0,81	0,95	0,81	0,95
Motorvagnar, miljöklassade steg III B	0,66	0,78	0,66	0,78

<sup>1</sup> Flytande drivmedel

<sup>2</sup> Gasformiga drivmedel

Förbrukad mängd (liter och/eller kubikmeter) drivmedel ska redovisas för all trafik på Trafikverkets järnvägsnät, inte bara vid användande av tågläge. För miljöklassade fordon enligt steg IIIA eller steg IIIB ska fordonsnummer och förbrukad mängd drivmedel per fordonsindivid anges på självdeklarationen.

Avgiften debiteras månadsvis för den trafik som utförts.

Marginalkostnadsbaserade avgifter tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för trafik över Öresundsförbindelsen (den svenska delen av järnvägsförbindelsen).

### Kvalitetsavgift<sup>1</sup>

Följande kvalitetsavgifter gäller vid vissa fall av merförsening enligt avsnitt 6.4.

Orsakskod	Avgift
Driftledning, Infrastruktur, "Ej rapporterat"	25 kr/merförseningsminut
Järnvägsföretag	25 kr/merförseningsminut

Kvalitetsavgiften för merförseningar baseras på merförsening i utförd trafik och orsakskod. Avgiften betalas månatligen, med utgångspunkt från Trafikverkets sammanställningar.

Följande orsakskoder har en reducerad kvalitetsavgift.

Orsakskod	Avgift
Sent från depå, JDE	12 kr/merförseningsminut
Ingen uppgift från järnvägsföretag, JJF	25 kr/merförseningsminut

Trafikverket betalar som ett komplement till modellen i övrigt (se ovan) en ensidig kvalitetsavgift vid större avvikelser där Trafikverket är ansvarig:

Trafiktyp	Avgift
Persontrafik (resandetåg)	7 000 kr/tillfälle (60 merförseningsminuter eller mer)
Godstrafik	5 000 kr/tillfälle (180 merförseningsminuter eller mer)

## 6.3.2 Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3

### Rangerbangårdar

Tjänst	Avgift
Kapacitet på rangerbangård	60 kr per ankommande fordonssätt

### Uppställning

Tjänst	Avgift
Uppställning Zon A (Se nedan)	3 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår.
Uppställning Zon B (Övriga)	0,30 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår.

Zon A omfattar Stockholm (Central, Hagalund, Tomtebodavägen, Älvsjö),  
Göteborg (Central, Kville, Skandiahallen, Sävenäs),  
Malmö (Central, Godsbangården, Hyllie).

<sup>1</sup> Revidering 2012-10-02

### Långtidsuppställning

Tjänst	Avgift
Långtidsuppställning	Avgiften för tjänsten består av nedanstående komponenter: a) Handläggning av ansökan: 700 kr per påbörjad timme. b) Eventuella åtgärder i anläggningen: Trafikverkets självkostnad. <sup>1)</sup> c) 3 kr per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår <sup>2)</sup>

- <sup>1)</sup> Självkostnaden debiteras i efterskott då kostnader som kan härledas till leverans av tjänsten uppstått.
- <sup>2)</sup> Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

## 6.3.3 Tillträde till angränsande faciliteter enligt 5.3

### Tillgång till plattform

Tjänst	Avgift
Tillgång till plattform	0 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter.

### Kapacitet på lastplats

Tjänst	Avgift
Kapacitet på lastplats	8 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter

Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet. Tjänsten beskrivs i avsnitt 5.3.4.

### Tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon

Den debiterade kostnaden för tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon grundar sig på en fast kostnad per påbörjat dygn för varje tillfälle då energi- eller värmekällan ansluts, samt en rörlig kostnad för elförbrukning som motsvarar Trafikverkets självkostnad för tjänsten. (Se nedan och avsnitt 6.3.4)

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost	50 kr/påbörjat dygn samt kostnad för elförbrukning enligt schablon. Kostnad för förbrukad el (se nedan och Trafikverkets elprisrapport)
Elström via uppfälld strömavtagare för fordon med elmätare	50 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn. Kostnad för förbrukad el ingår i debitering av drivmotorström (se avsnitt 6.3.4.1 och Trafikverkets elprisrapport)
Elström via uppfälld strömavtagare för fordon utan elmätare	50 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn samt kostnad för elförbrukning enligt schablon. Kostnad för förbrukad el (se nedan och Trafikverkets elprisrapport)

För de lok och vagnar som saknar elmätare tillämpas en schablonberäkning av förbrukningen som är anpassad för varje fordon/vagn (se tabellen nedan). När det gäller elförbrukning i övrigt, se avsnitt 6.3.4.

Avgiften för uppvärmning debiteras månadsvis för tilldelad tjänst. För fordon utan elmätare debiteras elförbrukningen månadsvis för tilldelad tjänst (beräknad enligt schablon, se bilaga 6.3). För fordon med elmätare ingår elförbrukningen i den månadsvisa debiteringen av drivmotorström.

I bilaga 6.3 visas exempel på hur kostnaden för tillgång till elström vid uppställning kan beräknas.

Priset som debiteras är utfallet av den aktuella månadens elhandel (se avsnitt 6.3.4 och elprisrapporten). Det prognostiserade priset i elprisrapporten ska endast ses som en information om prisnivån.

Trafikverket ska inte göra vare sig vinst eller förlust på elhandel. Efter årets slut korrigeras därför den eventuella volymdifferens som kan uppstå mellan den deklarerade energimängden och den energimängd som Trafikverket matat ut på nätet. Differensen fördelas mellan fordon utan elmätare.

#### Schabloner för debitering av energiförbrukning per fordonstyp.

Fordonstyp	Medeleffekt i kW	
	April–oktober	November–mars
Sittvagn	2,9	9,2
Restaurangvagn	3,2	11,6
Liggvagn	2,5	7,2
Sovvagn	2,5	7,2
Specialvagnar	1,3	7,6
X1–X14	11,2	22
X2 lok	3	3
X2 vagn	5	12
X31	5	18
X50–53	5	<sup>3.</sup> 15
<sup>4.</sup> Rc lokvärme	<sup>5.</sup> 2,5	<sup>6.</sup> 2,5
<sup>7.</sup> Dieselmotorvagn Y1	<sup>8.</sup> 5	<sup>9.</sup> 10
<sup>10.</sup> Dieselmotorvagn Y2, Y31-32	<sup>11.</sup> 5	<sup>12.</sup> 18

Schablonerna är beräknade på medeltemperaturer för vinter- respektive sommarperioden samt en beräknad vagnstemperatur mellan 12 och 14 grader Celsius.

Vid beräkning av kostnaderna för elströmmen ska hänsyn tas till förlustpåslag. Fordon/vagnar som saknar elmätare har normalförlustpåslag = E, (1,16) . För fordon med elmätare och uppfälld strömavtagare ingår elströmmen i den debiterade drivmotorströmmen, se avsnitt 6.3.4.

### Bromsprovansläggning

Tjänst	Avgift
Tillgång till bromsprovansläggning i Göteborg Skandiahamnen, spår 31–35	60 kr per bromsprov. <sup>1)</sup>

1) Debiteras månadsvis för tilldelad tjänst.

## 6.3.4 Tilläggstjänster enligt 5.4

### Tillhandahållande av drivmotorström

Trafikverket upphandlar el på elmarknaden och levererar drivmotorström till järnvägsföretagen mot en självkostnad för att tillhandahålla tjänsten (elkostnaden vidarefaktureras till slutanvändarna).

För järnvägsföretag som har Trafikverkets mätare med tidsupplösning, sänder mätaren alla mätdata direkt till Trafikverkets avräkningssystem. Järnvägsföretag som har annan elmätare installerade i sina fordon sänder månadsvis in uppgifter om förbrukad energi per fordon enligt gällande rutin. De järnvägsföretag som inte har elmätare installerad ska månadsvis rapportera utfört transportarbete per fordonstyp i bruttotonkilometer, enligt tabellen nedan. Den framräknade energimängden används som underlag för debiteringen.

### Schabloner för debitering av elkostnad

Persontrafik	Wh/bruttotonkilometer
Loktåg < 130 km/tim	31,4
Loktåg > 130 km/tim	33,9
X2 < 160 km/tim	30,8
X2 > 160 km/tim	34,5
X1/X10 SL-trafik (tåg med resenärer)	85,5
X10 Göteborgs lokaltrafik och Skånetrafikens tåg	72,7
Övriga motorvagnar (medelvärde)	53,9
Godstrafik	Wh/bruttotonkilometer
Vagnslasttåg Rc-lok/Ma-lok	19,5
Malmtåg (Malmbanan)	11,6
Kombitåg	21,2
Godståg > 130 km/tim	33,9
Museitrafik	Wh/bruttotonkilometer
Museifordon enligt järnvägslag (2004:519) 3 kap. 4§ punkt 4.	20

Vid beräkning av kostnaderna för elströmmen ska hänsyn tas till förlustpåslag per fordonstyp enligt nedanstående tabell. Se beräkningarna i bilaga 6.3.



### Förlustpåslag per fordonstyp

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc, Rd	E x 1,08
Ma	E x 1,07
IORE	E
Dm	E x 1,13
BR 185, BR 241, BR 242, Re	E
BR 189, BR 441, BR 141	E
BR 142	E x 1,03
BR 161	E x 1,04
X2	E
X3	E
X31–32	E
X40	E
X50–55	E
X60–62	E
X1	E x 1,03
X10–14	E x 1,03
Museifordon enligt järnvägslag (2004:519) 3 kap. 4§ punkt 4.	E

\*E = normalt förlustpåslag = 1,16.

I bilaga 6.3 redovisas exempel på beräkningar av kostnaderna för drivmotorström för fordon utan elmätare och fordon med elmätare.

Det prognostiserade priset i elprisrapporten ska endast ses som en information om prisnivån. Det pris som debiteras är utfallet av den aktuella månadens elhandel.

- Från och med 2009 debiterar Trafikverket järnvägsföretagen med det aktuella elpriset inklusive nätavgifter timme för timme. Fordon som har mätare med tidsupplösning kommer att bli debiterade det faktiska elpriset timme för timme. Övriga järnvägsföretag debiteras med det medelpris som blir efter det att den tidsupplösta volymen och kostnaden räknats av (se elprisrapporten).

Det prognostiserade priset för drivmotorström publiceras i Trafikverkets elprisrapport på Trafikverkets webbplats. Avgiften debiteras månadsvis för redovisat transportarbete (schabloner för elförbrukning) eller för förbrukad mängd energi.

[Elprisrapport](#)

### Tjänster som gäller specialtransporter

Trafikverket debiterar en handlägningsavgift för ansökan om transportvillkor för specialtransporter. Om extraordinära åtgärder krävs vid framförandet av specialtransporter, ska den som ansökt om transporten svara för de kostnader som kan uppstå till följd av dessa åtgärder.

Tjänst	Avgift
Ansökan om transportvillkor för specialtransport, handläggning	1 000 kr per påbörjad timme
Ansökan om transporttillstånd för specialtransport, handläggning	350 kr per påbörjad halvtimme
Bevakning av sträckor (rutter) i transportvillkoren: - Transportvillkor utan tungvillkor - Transportvillkor med tungvillkor - Transportvillkor med omfattande villkor	1 kr/kilometer och påbörjad månad 1 kr/kilometer och påbörjad månad 1 kr/kilometer och påbörjad månad
Eventuella åtgärder i samband med handläggningen och transporten	Trafikverkets självkostnad

Avgifterna debiteras månadsvis.

Avgiften för kapacitet tas ut enligt avsnitt 6.3.

### Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund

Information om avgifter lämnas av ISS Facility Services Sverige AB. Se avsnitt 5.4.4 och bilaga 1.1.

## 6.3.5 Extra tjänster

### Telekommunikationsnät

För information om avgifter kopplade till Trafikverkets telekommunikationsnät hänvisas till [Trafikverket ICT](#) på Trafikverkets webbplats.

### GSM-R

Kommunikationen mellan lokförare och trafikledning är kostnadsfri. Övriga avgifter för tillgång till GSM-R debiteras enligt avtal med Trafikverket ICT.

### Utökad trafikinformation via utrop och skyltning

Tjänst	Avgift
Utökad trafikinformation via utrop och skyltning	Avgift debiteras enligt särskilt avtal

### Utbyte av trafikinformation

Tjänst	Avgift
Utbyte av trafikinformation	0 kr/månad

### Teknisk kontroll av fordon

Tjänst	Avgift
Tillgång till utökad detektorinformation	0 kr/månad

### Villkor för provkörning av fordon

Tjänst	Avgift
Villkor för provkörning av fordon - Handläggning - Eventuella åtgärder i samband med handläggning och provkörning	1 000 kr per påbörjad timme Trafikverkets självkostnad

Avgiften för handläggning och åtgärder i samband med provkörningen, debiteras månadsvis.

Avgiften för kapacitet tas ut enligt avsnitt 6.3.

### Mätvärden för bullermätning av fordon

Tjänst	Avgift
Mätvärden för bullermätning av fordon	Avgift debiteras enligt särskilt avtal

Avgiften debiteras månadsvis utifrån utförd tjänst.

Avgiften för kapacitet tas ut enligt avsnitt 6.3.

## 6.4 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Trafikverket tillämpar verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i enlighet med järnvägslagen och bakomliggande direktiv, artikel 11 i direktiv 2001/14/EG.

Syftet med kvalitetsavgifter är att minska störningarna i järnvägssystemet. Kvalitetsavgifterna ska vara utformade så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäliga åtgärder för att förebygga driftstörningar. Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter omfattar endast tåglägen mellan olika driftplatser. Se figur 5.1, tågläge alternativ A.

### 6.4.1 Avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal

Med att orsaka avvikelse menas att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för verksamhetsstyrning. Med att orsaka avvikelse menas även att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat jämfört med körplanen i första mätpunkten.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för avvikelser omfattar huvudsakligen merförseningar som orsakats av störningar i infrastrukturen eller driftledningen. Järnvägsföretagens eller trafikorganisationsansvar för avvikelser omfattar huvudsakligen järnvägsfordonen och framförandet av dessa. Följdförseningar och merförseningar som beror på olyckor, tillbud eller yttre omständigheter belastar inte någon av parterna.

Utöver den modell som beskrivs ovan ska Trafikverket ensidigt betala en kompletterande kvalitetsavgift vid större avvikelser (försenat under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för verksamhetsstyrning eller ett tåg som blir försenat jämfört med körplanen i första

mätpunkten) som Trafikverket är ansvarigt för enligt nedan:

- Persontrafik (resandetåg); 60 merförseningsminuter eller mer
- Godstrafik; 180 merförseningsminuter eller mer

Tjänstetåg omfattas inte av modellen med kvalitetsavgifter.

## 6.4.2 Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal

Trafikverket ska tillhandahålla ”ett system för att rapportera och registrera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen samt orsakerna till sådana avvikelser” (6 kap. 4 a § järnvägslagen).

Trafikverket registrerar automatiskt alla avvikelser från tågplanen i ett stort antal mätpunkter i Trafikverkets järnvägsnät. För merförseningar som uppkommer under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra, och som uppgår till 3 minuter eller mer, anges en orsakskod i systemet Basun<sup>1)</sup> senast under tredje dagen efter det datum då tågläget påbörjades. Orsakskoderna finns redovisade i bilaga 6.2.

Via systemen Här&Nu<sup>2)</sup> och Opera<sup>3)</sup> har järnvägsföretagen och trafikorganisatorerna tillgång till realtidsinformation om avvikelser och orsakskoder. I systemet Lupp<sup>4)</sup> sammanställs informationen från de övriga systemen. Rapporter med sammanställningar av avvikelser tillhandahålls järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

<sup>1)</sup> Basun – Driftledningscentralens gemensamma verktyg för all händelserapportering.

<sup>2)</sup> Här&Nu – Webbapplikation som visar aktuellt tågläge. Medger viss inrapportering.

<sup>3)</sup> Opera – System för operativ tåginformation.

<sup>4)</sup> Lupp – Uppföljningssystem för statistik om punktlighet och störningar.

## 6.4.3 Skyldighet att betala kvalitetsavgift

Den som orsakar avvikelser enligt ovan blir skyldig att betala kvalitetsavgift för varje minuts försening, från och med den första merförseningsminuten.

Trafikverket ska betala kvalitetsavgift när avvikelserna tilldelas någon av orsakskoderna ”Driftledning” (D) och ”Infrastruktur” (I) samt i de fall där någon orsakskod inte har registrerats. Trafikverket betalar kvalitetsavgift även för orsakskoderna JDE50–JDE64 om avvikelserna inträffat på Trafikverkets anläggning.

Trafikverket ska därtill betala en ensidig kvalitetsavgift vid större avvikelser som Trafikverket är ansvarigt för, i enlighet med ovanstående stycke, med undantag för koderna JDE50–JDE64 som ej ingår i den ensidiga kvalitetsavgiften.

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska betala kvalitetsavgifter när avvikelserna tilldelas orsakskoden ”Järnvägsföretag” (J), med undantag för koderna JDE50–JDE64.

Skyldigheten att betala gäller inte om grundorsaken till merförseningen är föranledd av den andra parten.

Järnvägsföretag och trafikorganisatör kan inte ifrågasätta skyldigheten att betala kvalitetsavgift för en avvikelse om de inte begärt förnyad bedömning av orsakskod enligt avsnitt 6.4.5.

Kvalitetsavgifterna ska betalas månatligen och i enlighet med Trafikverkets sammanställning. Trafikverket skickar faktura till järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

#### 6.4.4 Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter tillämpas endast under normala driftsförhållanden (se avsnitt 1.10.2). När Trafikverket finner att driftsförhållandena inte längre är normala, upphör tillfälligt tillämpningen av systemet, fram till dess att driftsförhållandena åter är normala.

Kvalitetsavgift betalas inte för avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal och som uppkommer under den tid som systemet inte tillämpas. Om tågläget har börjat användas under normala driftförhållanden, ska kvalitetsavgift betalas för all merförsening.

Trafikverkets bedömning av normala driftsförhållanden baseras på följande tre förhållanden:

- hur stora förseningar som råder i järnvägstrafiken
- vilken bild av uppkomna störningar som Trafikverkets driftnivåer indikerar
- den kännedom Trafikverket har om yttre förhållanden som har en avgörande betydelse för möjligheterna att bedriva järnvägstrafik.

Trafikverket gör en helhetsbedömning med avseende på dessa tre förhållanden, vilket inte utesluter att tillämpningen av systemet upphör på grund av den rådande situationen i endast ett av ovan nämnda förhållanden.

Trafikverket underrättar järnvägsföretag, trafikorganisatörer och andra infrastrukturförvaltare när tillämpningen av systemet upphör och återupptas, genom information på Trafikverkets webbplats. Parterna kan komma överens om ytterligare informationsgivning i trafikeringsavtalet.

#### 6.4.5 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening. Det gäller under förutsättningen att den enskilda merförseningen är 10 minuter eller mer. En sådan begäran ska innehålla uppgift om datum, tågläge, plats och orsakskod. Den ska också innehålla uppgift om vilken orsakskod som järnvägsföretaget eller trafikorganisatören anser vara korrekt samt

grunderna för detta. Begäran ska vara komplett och kan inte kompletteras i efterhand.

En begäran om förnyad bedömning måste vara Trafikverket till handa senast under det sjätte kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades. Trafikverket ska då redovisa sitt slutliga ställningstagande senast under det nionde kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades. Processen beskrivs nedan:

Dag	Händelse/aktivitet
0	Tågläge påbörjas.
0-3	Trafikverket granskar alla orsakskoder och eventuella justeringar görs. Trafikverkets avtalspart kan begära en förnyad bedömning, men Trafikverket kan fortfarande ändra den inrapporterade koden.
4-6	Trafikverkets avtalspart kan granska orsakskoden i systemet "Här och Nu" och därefter begära en förnyad bedömning av orsakskoden.
7-9	Trafikverket analyserar begäran om förnyad bedömning och beslutar om tillstyrkan eller avslag. Dag 9 låses koden och ligger till grund för kommande fakturering och uppföljning.

Tabell 6.3 - Process för orsakskodning och begäran om förnyad bedömning

Formulär för begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning finns på Trafikverkets webbplats, [blanketter](#).

I bilaga 1.1 anges vart en begäran ska skickas.

## 6.5 Förändringar av avgifter

Under Tågplan 2014 kan kvalitetsavgifterna komma att justeras. Trafikverket meddelar sådana förändringar i avvikelsemeddelanden som publiceras på Trafikverkets webbplats.

## 6.6 Debitering

Samtliga avgifter betalas mot faktura från Trafikverket. Fakturaunderlaget grundas på

- lämnade uppgifter och underlag
- tilldelad kapacitet
- använda tjänster
- Trafikverkets självkostnader/marknadspris.

Om uppgifter eller underlag inte inkommer till Trafikverket inom den period som anges i avsnitt 6.2.6, kommer Trafikverkets faktura att grundas på den tilldelade kapaciteten.

Fakturor ska betalas senast 30 dagar från fakturadatum, annars debiteras dröjsmålsränta enligt räntelagen. Fakturaunderlag kan komma att tillhandahållas i elektronisk form. Järnvägsföretagen eller trafikorganisatörerna svarar själva för

utskrift av elektroniskt underlag på papper, eller konvertering av underlag till den form som de själva önskar.

Den som ifrågasätter någon del av en faktura ska ändå betala resten av fakturan, för att undvika dröjsmålsränta.

För att minimera kreditriskerna förbehåller sig Trafikverket rätten att i vissa fall kräva förskott eller kontant betalning. Detta kan bli aktuellt för företag som har betalningssvårigheter eller som inte skött sina betalningar till Trafikverket på ett tillfredsställande sätt. Andra betalningsvillkor än 30 dagar från fakturadatum kan även krävas i fall där Trafikverkets rutiner för kreditvärdering av företag kräver detta.

Betalningsansvarig är det företag som tecknar avtal om tilldelad tjänst.