

Järnvägsnätsbeskrivning 2012

Del 1 Kapitel 6 - Avgifter

Utgåva reviderad enligt uppdateringsförteckningen



TRAFIKVERKET

Järnvägsnätsbeskrivningen revideras på ett nytt sätt

I förteckningen över uppdateringar i början av dokumentet finns utgåvans datum. Datumet i dokumentets sidhuvud tas bort.

Vid ändring av befintlig text eller att ny text införs rödmarkeras denna och en fotnot införs på sidan. Fotnoten talar om i vilket avvikelsemeddelande som ändringen beskrivs och datumet för meddelandet.

Detta införs löpande med de revideringar som görs.

Uppdateringar

Denna utgåva innehåller revideringar och uppdateringar enligt nedan och ersätter tidigare utgåvor.

Uppdatering	Infört
Avvikelsemeddelande 8, 2012-06-08	Ingen ändring i kapitel 6
Avvikelsemeddelande 7, 2012-03-28	2012-04-02
Avvikelsemeddelande 6, 2011-11-25	2011-12-01
Avvikelsemeddelande 5, 2011-10-07	2011-10-18
Avvikelsemeddelande 4, 2011-09-09	2011-09-14
Avvikelsemeddelande 3, 2011-06-10	2011-06-20
Avvikelsemeddelande 2, 2011-03-31	2011-04-04
Avvikelsemeddelande 1, 2011-02-11	2011-02-16
Ursprungsgåva	2010-12-10

Innehållsförteckning

6	Avgifter	3
6.1	Avgiftsprinciper	3
6.1.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)	5
6.1.2	Bantillträdestjänster enligt 5.3	8
6.1.3	Tillgång till angränsande faciliteter (5.3)	8
6.1.4	Tilläggstjänster (5.4)	8
6.1.5	Extra tjänster (5.5)	8
6.2	Avgiftssystem	8
6.2.1	Tågläges- och passageavgifter	9
6.2.2	Bantillträdestjänster och övriga tjänster	9
6.2.3	Marginalkostnadsbaserade avgifter och övrig särskild avgift för persontrafik	9
6.2.4	Självkostnadsbaserade avgifter	10
6.2.5	Underlag för avgiftsberäkning	10
6.3	Tariffer	13
6.3.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)	13
6.3.2	Bantillträdestjänster enligt 5.3	15
6.3.3	Tillträde till angränsande faciliteter enligt 5.3	16
6.3.4	Tilläggstjänster enligt 5.4	18
6.3.5	Extra tjänster	21
6.4	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	22
6.4.1	Orsakande av avvikelser från det användande av infrastruktur som är fastställt i tågplan och i trafikeringsavtal	23
6.4.2	Registrering och rapportering av avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och i trafikeringsavtal	23
6.4.3	Skyldighet att betala kvalitetsavgift	24

6.4.4	Undantag från tillämpning av verksamhets-styrning med kvalitetsavgifter	24
6.4.5	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning vid mer-försening.....	25
6.4.6	Förutsättning för ekonomisk kompensation till och med 2012-03-31 kl. 23.59	26
6.5	Reduktion av avgifter för viss trafik	27
6.5.1	Museitrafik.....	27
6.6	Bokningsavgift.....	27
6.7	Förändringar av avgifter	27
6.8	Debitering	28

6 Avgifter

6.1 Avgiftsprinciper

I detta avsnitt redovisas de avgiftsprinciper som järnvägslagen anger.

Svensk lagstiftning och transportpolitik

Villkor för uttag av avgifter regleras i järnvägslagen. Lagen definierar tre typer av avgifter för användande av infrastruktur: marginalkostnadsbaserade avgifter, kvalitetsavgifter och särskilda avgifter. Dessutom definieras villkor för rabatter och uttag av bokningsavgifter.¹

Järnvägslagen anger även villkor för debitering av tjänster. Dessa tjänster utförs ofta i direkt anslutning till spåren eller till driften av trafiken.

De avgiftsprinciper som slås fast i lagen är väsentliga för järnvägens utveckling och konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag. Syftet är att bidra till att järnvägens person- och godstransporter kan utföras på ett så samhällsekonomiskt effektivt sätt som möjligt.

Marginalkostnadsbaserade avgifter

Enligt järnvägslagen ska samtliga järnvägsföretag som använder infrastrukturen betala en avgift som motsvarar den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon.

Svensk transportpolitik innebär för järnvägens del att trafiken belastas med avgifter som motsvarar den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden.

Kortsiktig marginalkostnad är den kostnadsökning som ytterligare en enhets produktion av en vara eller tjänst ger upphov till, om insatsen av en eller flera produktionsfaktorer förblir oförändrad. I detta sammanhang innebär det den ökning av den totala samhällsekonomiska kostnaden som orsakas av ett tillkommande tåg då infrastrukturens kapacitet och utformning förblir oförändrad.

Till de samhällsekonomiska kostnaderna räknas sådana kostnader som drabbar andra än järnvägsföretag och trafikorganisationsföretag. Hit hör bland annat kostnader för att vidmakthålla och hålla infrastrukturen öppen för trafik, men även sådana kostnader som drabbar samhället i stort, till exempel i form av luftemissioner från dieseldriven¹ trafik, buller från trafik och den ökade risken för olyckor som ytterligare trafik ger upphov till.

¹ Eller annat flytande drivmedel för kompressionständermotor (dieselmotor).²

Till de marginalkostnadsbaserade avgifterna räknas också de extra avgifter som fås ut för användandet av överbelastad infrastruktur.

¹ Revidering enligt avvikelsemeddeltande 5

² Revidering enligt avvikelsemeddeltande 4

Kvalitetsavgifter

Se avsnitt 6.4 - Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.³

Särskilda avgifter

Utöver de marginalkostnadsbaserade avgifterna får infrastrukturförvaltaren under vissa villkor debitera särskilda avgifter. Dessa är av två slag:

- a) Avgift för bidrag till täckning av infrastrukturens kostnader. Avgiften ska vara förenlig med ett samhällsekonomiskt effektivt användande av järnvägen. Det innebär att avgiften inte får vara så hög att de marknadssegment som kan betala åtminstone den marginalkostnadsbaserade avgiften hindras från att använda infrastrukturen (järnvägslagen 7 kapitlet 4 §).
- b) Avgift som tas ut för infrastruktur som tillkommit som särskilt projekt med finansieringsvillkor och andra villkor som innebär krav på att avgifterna täcker hela eller delar av kostnaderna för drift, underhåll och kapitalkostnader för anläggningen. Avgiften får till skillnad mot fallet i alternativ a sättas högre än vad som är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt användande av järnvägen (järnvägslagen 7 kapitlet 5 §).

Rabatt

För att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer medger järnvägslagen tidsbegränsade rabatter under vissa villkor. Infrastrukturförvaltaren behöver inte heller ta ut avgift för användande av järnvägsinfrastrukturen av den som på ideell grund bedriver museitrafik på järnväg.

Bokningsavgifter

Hela eller delar av den avgift som debiteras för användandet av infrastruktur får tas ut även i det fall kapaciteten inte används.

Avgifter för tjänster (tillhandahållande av tjänst, tilläggstjänst och extratjänst)

Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med användande av infrastrukturen ska vara icke-diskriminerande. Om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla en tjänst, ska avgiften beräknas utifrån kostnaden att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska användandet som köparen av tjänsten begär (självkostnad).

Underlagsrapport

[Underlagsrapport](#) som visar hur avgifterna tagits fram finns på Trafikverkets webbplats.

Arbetsfordon⁴

När järnvägsfordon används för avtalade arbeten på Trafikverkets infrastruktur betraktas de, i järnvägslagens mening, som arbetsfordon. Detta gäller även när sådana fordon står uppställda eller framförs i direkt anslutning till avtalade arbeten,

³ Revidering enligt avvikelsemeddelande 5

⁴ Revidering enligt avvikelsemeddelande 1

exempelvis förflyttning mellan en plats där arbete utförs och närmaste tillgängliga uppställningsplats, se även avsnitt 5.1.

För ovan nämnda arbetsfordon, vars kapacitetsutnyttjande sker i form av banarbete eller transport av arbetsfordon, tas inte någon avgift ut.

I alla övriga sammanhang, när samma järnvägsfordon inte används för Trafikverkets räkning och kapacitetsutnyttjande sker i form av tågläge eller annan tillträdestjänst, tas avgifter för godstrafik ut enligt vad som följer av fortsättningen av avsnitt 6.⁵

6.1.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)⁶

I detta avsnitt redovisas de avgiftsprinciper som Trafikverket stöder sig på för olika tåglägesalternativ samt de marginalkostnadsbaserade avgifter som används.

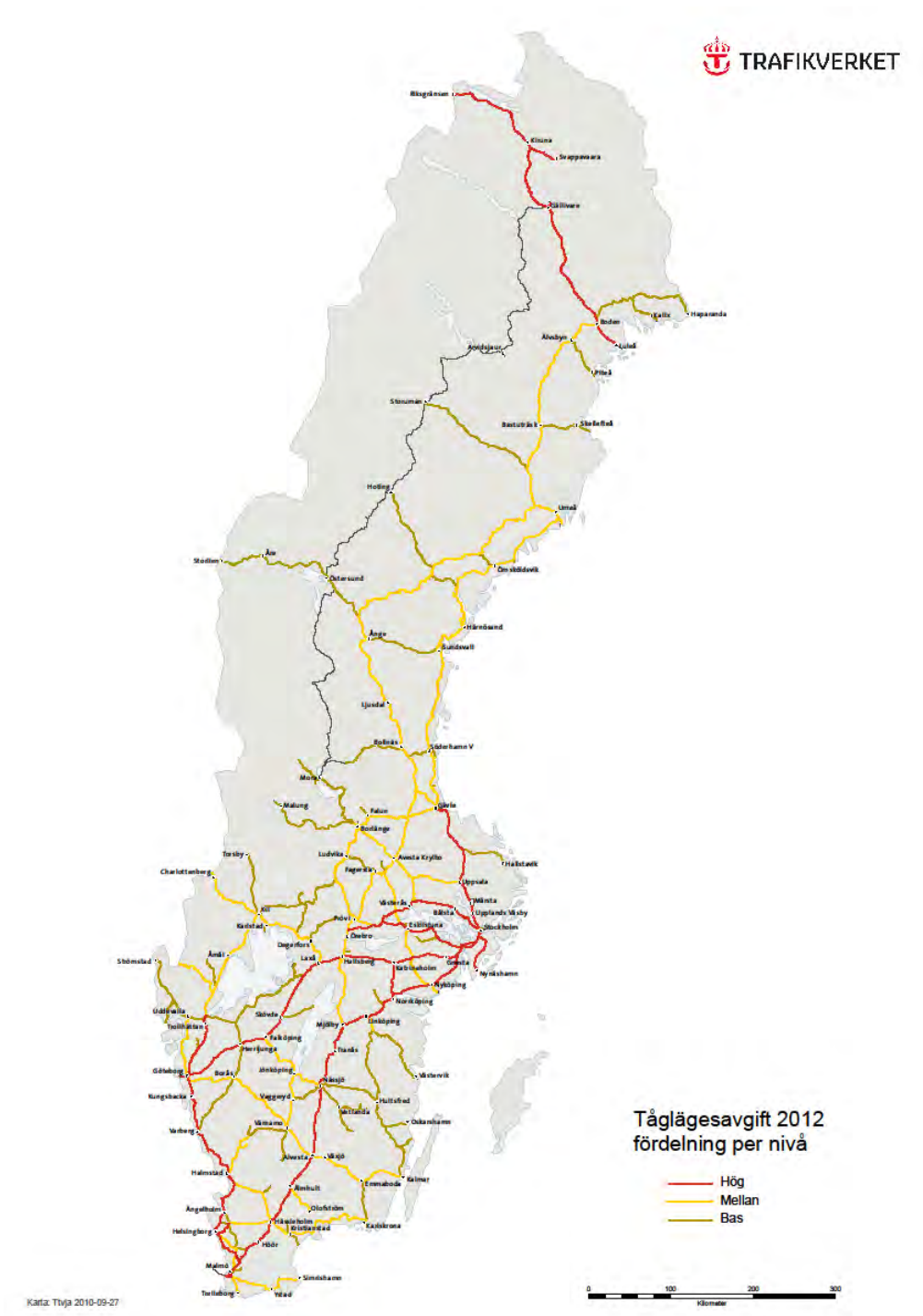
Extra avgifter för användande av överbelastad infrastruktur (bland annat budgivning under tvistlösning) och förhandling om särskilda avgifter utöver det som anges i kapitel 6 kan komma att användas under Tågplan 2012.

6.1.1.1 Tåglägesavgift

En särskild avgift – tåglägesavgift – debiteras enligt avsnitt 6.1, alternativ a, för tågläge för persontrafik, godstrafik och tjänstetåg. Avgiften baseras på tilldelad kapacitet och den har tre nivåer: hög, mellan och bas.

⁵ Revidering enligt avvikelsemedelände 4

⁶ Revidering enligt avvikelsemedelände 1



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

I bilaga 6.1 finns de olika sträckorna för respektive nivå beskrivna.

6.1.1.2 Övrig särskild avgift för persontrafik

En övrig särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ a, debiteras all persontrafik. Avgiften baseras på utförd trafik.

6.1.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresunds-förbindelsen⁷

En särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ b, debiteras i form av en passageavgift för godstrafik som passerar över Öresundsförbindelsen. Avgiften ersätter marginalkostnadsbaserade avgifter och tåglägesavgift, och den baseras på tilldelad kapacitet.

6.1.1.4 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö⁸

En särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ a, debiteras i form av en passageavgift 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 tas ut även om det tilldelade tågläget bara delvis ligger inom de angivna tiderna. Om flera av områdena passerar, tas avgiften ut för respektive sträcka.

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

6.1.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

De marginalkostnadsbaserade avgifterna utgörs av spåravgift, olycksavgift och emissionsavgift. Avgifterna baseras på utförd trafik eller förbrukad mängd diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor).⁹

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.

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. Självmord är undantagna från dessa beräkningar.

⁷ Revidering enligt avvikelsemeddeltande 1

⁸ Revidering enligt avvikelsemeddeltande 4

⁹ Revidering enligt avvikelsemeddeltande 4

Emissionsavgift¹⁰

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 och kväveoxider. Avgiften varierar med antalet liter diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionständer motor (dieselmotor).

Avgiften varierar även med fordonets miljöklass. Reducerad avgift tas ut för de fordon som uppfyller EU:s standard för steg IIIA eller steg IIIB enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG, senast ändrat genom direktiv 2010/26/EU om avgaskrav för motorvagnar och lok.

För att få reducerad avgift krävs att järnvägsföretag och trafikorganisations har ett typgodkännande från Transportstyrelsen eller annan typgodkännandemyndighet inom EU, där kraven för ovan nämnda steg uppfylls.

Fordonsnummer och förbrukat antal liter diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionständer motor (dieselmotor) per fordonsindivid redovisas genom självdeklaration.

6.1.2 Bantillträdestjänster enligt 5.3

För tjänsterna *rangerbangårdar, spår eller spårrområde för tågbildning* samt *uppställning* (se avsnitt 5.3.5–5.3.7), tillämpas en särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ a. Avgiften baseras på tilldelad, ej avbokad kapacitet.

6.1.3 Tillgång till angränsande faciliteter (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. Avgiften baseras på tilldelad, ej avbokad kapacitet.

6.1.4 Tilläggstjänster (5.4)

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 (5.5)

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

I detta avsnitt redogörs för hur avgiftssystemet fungerar. Det underlag som används för debitering av avgifter anges under respektive tjänst i avsnitt 6.3.

¹⁰ Revidering enligt avvikelsemeldande 4

6.2.1 Tågläges- och passageavgifter¹¹

När tågläge tilldelats, debiteras tåglägesavgift (persontrafik, godstrafik och tjänstetåg), passageavgift för godstrafik vid Öresundsbron samt passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö utifrån tilldelad, ej avbokad kapacitet.

Tåglägesavgift tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.

6.2.2 Bantillträdestjänster och övriga tjänster

Avgiften för kapacitet på rangerbangårdar, se avsnitt 5.3.5, debiteras den som tilldelats kapacitet på en rangerbangård. Avgiften är utformad som ett belopp per ankommande fordonssätt.

Avgiften för tjänsten uppställning, se avsnitt 5.3.7, grundas på dels tilldelad spårlängd (mätt i påbörjat hundratal meter), dels tilldelad tid (mätt i påbörjad timme).

Avgiften för uppvärmning av fordon (el), se avsnitt 5.3.7.3, 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. 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 6.2.5.

Avgiften för tjänsten tillgång till underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar (endast bromsprovsanläggningen i Göteborg Skandiahallen), se avsnitt 5.3.8.2, debiteras per tåg.

För eventuellt tillkommande tågbildningstjänster tas avgift ut enligt Trafikverkets självkostnad eller efter avgifter meddelade av annan antagen tjänsteleverantör.¹²

Avgiften för tjänster där Trafikverket tillhandahåller handläggare (uppställning enligt 5.3.7.2, handläggning av specialtransporter enligt 5.4.5 samt provkörning av fordon enligt 5.5.4.1) debiteras per timme. Trafikverkets självkostnad tillkommer för eventuella åtgärder som uppstår i samband med handläggningen och transporten.

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

6.2.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter och övrig särskild avgift för persontrafik¹³

När den sökande använder det tilldelade tågläget, tas marginalkostnadsbaserade avgifter ut enligt avsnitt 6.3.1.5. Avgifterna debiteras efter användning per tågkilometer, bruttotonkilometer och det redovisade antalet liter diesel eller annat

¹¹ Revidering enligt avvikelsemedelande 1

¹² Revidering enligt avvikelsemedelande 4

¹³ Revidering enligt avvikelsemedelande 1

flytande drivmedel för kompressionständer motor (dieselmotor). Förbrukat antal liter diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionständer motor (dieselmotor) ska redovisas för den trafik som sker på Trafikverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid användande av tågläge.¹⁴

Övrig särskild avgift 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

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.

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. För el se avsnitt 5.4.1, 6.3.3.3 och 6.3.4.1.¹⁵

6.2.5 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.

Om järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna inte lämnar uppgifterna, tar Trafikverket ut spåravgift, olycksavgift och övrig särskild avgift för persontrafik, baserat på summan av den vagnvikt och dragfordonsvikt som tilldelats, samt en särskild avgift på 1 000 kronor för det berörda tågläget.

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 och särskilda avtal, se tabell 6.2.

Uppgifter om tjänster enligt nedanstående tabell (6.1) för självdeklaration, 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

¹⁴ Revidering enligt avvikelsemeddeltande 4

¹⁵ Revidering enligt avvikelsemeddeltande 4

Inloggning med [behörighet](#) krävs.

Avgift	Uppgift för faktureringsunderlag genom självdeklaration
6.3.1.5 - Emissionsavgift	Antal liter förbrukad diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionständer motor (dieselmotor) per fordonskategori/fordonsindivid enligt JNB 6.3.1.5 ¹⁶
6.3.3.3 - Avgift för el för uppvärmning	Antal timmar uppställning per fordonstyp enligt JNB 6.3.3.3
6.3.4.1 - Avgift för drivmotorström	Antal förbrukade kWh enligt mätarställning alternativt utförda bruttoton-km per fordonstyp som underlag för schablonberäkning enligt JNB 6.3.4.1

Tabell 6.1 - Underlag via självdeklaration

¹⁶ Revidering enligt avvikelsemeddelande 4

Avgift	Uppgift till faktureringsunderlag hämtas från	Rapportering enligt bilaga 2.1 ingår i underlaget
6.3.1.1 - Tåglägesavgift för persontrafik	Tilldelad kapacitet	
6.3.1.1 - Tåglägesavgift för godstrafik	Tilldelad kapacitet	
6.3.1.1 - Tåglägesavgift för tjänstetåg	Tilldelad kapacitet	
6.3.1.2 - Övrig särskild avgift för persontrafik	Utförd trafik	Ja
6.3.1.3 - Passageavgift för trafik som passerar Öresundsförbindelsen	Tilldelad kapacitet	
6.3.1.4 - Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö	Tilldelad kapacitet	
6.3.1.5 - Spåravgift	Utförd trafik	Ja
6.3.1.5 - Olycksavgift	Utförd trafik	
6.3.1.5 - Emissionsavgift dieseldrivna ¹⁾ loktåg	Självdeklaration	
6.3.1.5 - Emissionsavgift dieseldrivna ¹⁾ motorvagnar	Självdeklaration	
6.3.1.6 - Kvalitetsavgift ¹⁷	Merförsening i utförd trafik, orsakskod	
6.3.2.1 - Användning av utrustning för leverans av drivmotorström	Ingår i minimipaketet	
6.3.2.2 - Spårkapacitet vid plattform	Se 6.3.1.1 och 6.3.2.5.	
6.3.2.3 - Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal	Tilldelad kapacitet	
6.3.2.4 - Rangerbangård	Tilldelad kapacitet	
6.3.2.5 - Uppställning	Tilldelad kapacitet	
6.3.2.5 - Långtidsuppställning	Tilldelad kapacitet, handläggningstid, självkostnad	
6.3.3.1 - Tillgång till plattform	Tilldelad kapacitet	
6.3.3.2 - Tillgång till anläggningar inom godsterminal	Tilldelad kapacitet, självkostnad	
6.3.3.3 - Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon	Tilldelad kapacitet, Schabloner, uppmätt elförbrukning, självdeklaration	
6.3.3.4 - Bromsprovningssanläggning	Tilldelad tjänst	
6.3.4.1 - Tillhandahållande av drivmotorström	Självdeklaration, schabloner, uppmätt elförbrukning	
6.3.4.2 - Tjänster gällande specialtransporter	Handläggningstid, självkostnad	
6.3.5.1 - Telekommunikationsnät	Särskilt avtal	
6.3.5.2 - Utökad trafikinformation vid utrop och skyltning	Särskilt avtal	
6.3.5.3 - Utbyte av trafikinformation	--	
6.3.5.4 - Teknisk kontroll av fordon	--	
6.3.5.5 - Provkörning av fordon på Trafikverkets järnvägsnät	Handläggningstid, självkostnad, antal leveranser ¹⁸	

¹⁾ Eller annat flytande drivmedel för kompressionständer motor (dieselmotor).¹⁹

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

¹⁷ Revidering enligt avvikelsemedelande 5

¹⁸ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

¹⁹ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

6.3 Tariffer

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

6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

I de fall järnvägsföretaget eller trafikorganisatören inte lämnat uppgifter före tågs avgång, se bilaga 2.1 och avsnitt 6.2.5, tar Trafikverket ut avgifter baserade på summan av den vagnvikt och dragfordonsuppgift som uppges i ansökan om kapacitet samt en särskild avgift på 1 000 kronor per tågläge.

6.3.1.1 Tåglägesavgifter²⁰

För tågläge tas avgifter ut enligt följande:

	Högnivå	Mellannivå	Basnivå
Tågläge för persontrafik	1,70 kr/tågkilometer	0,40 kr/tågkilometer	0,20 kr/tågkilometer
Tågläge för godstrafik	1,70 kr/tågkilometer	0,40 kr/tågkilometer	0,20 kr/tågkilometer
Tågläge för tjänstetåg	1,70 kr/tågkilometer	0,40 kr/tågkilometer	0,20 kr/tågkilometer

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

6.3.1.2 Övrig särskild avgift för persontrafik

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

Övrig särskild avgift för persontrafik tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för trafik över Öresundsförbindelsen (svensk del av järnvägsförbindelsen).

6.3.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen²¹

För godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen tas en avgift på 2 800 kr per passage ut. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.

6.3.1.4 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö

Passageavgiften i Stockholm, Göteborg och Malmö är 175 kr per passage. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.

²⁰ Revidering enligt avvikelsemedelande 1

²¹ Revidering enligt avvikelsemedelande 1

6.3.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

För användande av tågläge tas avgift ut för följande komponenter:

	Avgift
Spåragift	0,0036 kr/bruttotonkilometer
Olycksavgift	0,81 kr/tågakilometer
Emissionsavgift dieseldrivna ¹⁾ loktåg, bas	0,92 kr/liter diesel ¹⁾
Emissionsavgift dieseldrivna ¹⁾ loktåg, miljöklassade steg III A	0,64 kr/liter diesel ¹⁾
Emissionsavgift dieseldrivna ¹⁾ loktåg, miljöklassade steg III B	0,56 kr/liter diesel ¹⁾
Emissionsavgift dieseldrivna ¹⁾ motorvagnar, bas	0,88 kr/liter diesel ¹⁾
Emissionsavgift dieseldrivna ¹⁾ motorvagnar, miljöklassade steg IIIA	0,56 kr/liter diesel ¹⁾
Emissionsavgift dieseldrivna ¹⁾ motorvagnar, miljöklassade III B	0,49 kr/liter diesel ¹⁾

¹⁾ Eller annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor).²²

Förbrukat antal liter diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor) ska redovisas för all trafik på Trafikverkets järnvägsnät, inte bara förbrukningen vid användande av tågläge. För miljöklassade fordon ska fordonsnummer och förbrukat antal liter diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor) per fordonsindivid anges på självdeklarationen.

Avgiften debiteras månadsvis för den trafik som utförts.

Marginalkostnader tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för trafik över Öresundsförbindelsen (svensk del av järnvägsförbindelsen).

6.3.1.6 Kvalitetsavgift²³

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

Orsakskod	Avgift
Driftledning, Infrastruktur, "Ej rapporterat"	10 kr/merförseningsminut
Järnvägsföretag	10 kr/merförseningsminut

Följande orsakskoder har reducerad kvalitetsavgift.²⁴

Orsakskod	Avgift
Sent från depå, JDE	2 kr/merförseningsminut
Ingen uppgift från järnvägsföretag, JJF	4 kr/merförseningsminut

²² Revidering enligt avvikelsemiddelände 4

²³ Revidering enligt avvikelsemiddelände 5

²⁴ Revidering enligt avvikelsemiddelände 7

Trafikverket betalar som ett komplement till modellen i övrigt (se ovan) en ensidig kvalitetsavgift vid större avvikelser där Trafikverket är ansvarig:²⁵

Trafiktyp	Avgift
Persontrafik (resandetåg)	6 000 kr/tillfälle (60 merförseingsminuter eller mer)
Godstrafik	5 000 kr/tillfälle (180 merförseingsminuter eller mer)

6.3.2 Bantillträdestjänster enligt 5.3

6.3.2.1 Användning av utrustning för leverans av drivmotorström

Tjänsten ingår i Trafikverkets minimipaket av tillträdestjänster.

6.3.2.2 Spårkapacitet vid plattform

Trafikverket tillhandahåller spårkapacitet vid plattform som en del av tjänsten tågläge respektive uppställning. Avgifterna framgår av avsnitt 6.3.1.1 respektive 6.3.2.5.

6.3.2.3 Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal

Trafikverket tillhandahåller spårkapacitet inom godsterminaler i form av tjänsten uppställning. Avgifterna framgår av avsnitt 6.3.2.5.

6.3.2.4 Rangerbangård

Tjänst	Avgift
Kapacitet på rangerbangård	50 kr per ankommande fordonssätt

Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.2.5 Uppställning²⁶

Tjänsten uppställning, se avsnitt 5.3.7, är indelad i två kategorier: uppställning och långtidsuppställning.

Tjänst	Avgift
Uppställning	0,50 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår.
Långtidsuppställning	Avgiften för tjänsten består av nedanstående komponenter: a) Handläggning av ansökan: 650 kr/timme. b) Eventuella åtgärder i anläggningen: Trafikverkets självkostnad. ¹⁾ c) 3 kr per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår

¹⁾ Självkostnaden debiteras i efterskott då kostnader som kan härledas till leverans av tjänsten uppstått.

²⁵ Revidering enligt avvikelsemeldande 7

²⁶ Revidering enligt avvikelsemeldande 4

6.3.3 Tillträde till angränsande faciliteter enligt 5.3

6.3.3.1 Tillgång till plattform

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

Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.3.2 Tillgång till anläggningar inom godsterminal

Tjänst	Avgift
Tillgång till lastplats i befintligt skick	Avgiften för tjänsten består av nedanstående komponenter a) 0 kr per påbörjad timme b) Eventuella åtgärder i anläggningen: Trafikverkets självkostnad ¹⁾

1) Avgift debiteras i efterskott då kostnader som kan härledas till leverans av tjänsten uppstått.

6.3.3.3 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon²⁷

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost	30 kr/påbörjat dygn + elförbrukning enligt schablon. Kostnad för förbrukad el enligt Trafikverkets elprisrapport ¹⁾
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon med elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn + kostnad för förbrukad el enligt Trafikverkets elprisrapport ¹⁾
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon utan elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn + elförbrukning enligt schablon. Kostnad för förbrukad el enligt Trafikverkets elprisrapport. ¹⁾

¹⁾Omfattas av debitering för drivmotorström

[Elprisrapport](#)

²⁷ Revidering enligt avvikelsemiddelände 4

Schabloner för debitering av energiförbrukning per fordonstyp

Fordonstyp	Medeleffekt i kW	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	15
Rc lokvärme	2,5	2,5
Dieselmotorvagn Y1	5	10
Dieselmotorvagn Y2, Y31-32	5	18

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

Exempel på beräkning av energiförbrukning per fordonstyp

- Fordonstyp: Regina X50–53
- Uppställningstid: 6 timmar/dygn = 42 timmar/vecka
- Antal veckor i perioden april–oktober = 31
- Antal veckor i perioden november–mars = 21
- Totalt antal timmar i perioden april–oktober:
42 timmar/vecka x 31 veckor = 1 302
- Totalt antal timmar i perioden november–mars:
42 timmar/vecka x 21 veckor = 882
- Energiuttag kWh under period april–oktober:
1 302 timmar x 5 kW = 6 510
- Energiuttag kWh under period november–mars:
882 timmar x 15 kWh = 13 230
- Summa energiuttag för hela året:
13 230 kWh + 6 510 kWh = 19 740 kWh
- Prognostiserat pris inklusive elcertifikat (för 2010):
67,2 öre/kWh
- Summa kostnad för energiförbrukning:
19 740 kWh x 67,2 öre/kWh = 13 265 kr

Fordonstyp	X50-53
Timme/vecka	42
Antal timmar april–oktober	1 302
Antal timmar november–mars	882
Medeleffekt (kW) april–oktober	5
Medeleffekt (kW) november–mars	15
Energiuttag (kWh) april–oktober	6 510
Energiuttag (kWh) november–mars	13 230

Avgiften för uppvärmning debiteras månadsvis för tilldelad tjänst. För fordon utan elmätare debiteras elförbrukningen (beräknad enligt schablon) månadsvis för tilldelad tjänst. För fordon med elmätare debiteras elförbrukningen månadsvis i samband med debitering av drivmotorström.

6.3.3.4 Bromsprovingsanläggning²⁸

Tjänst	Avgift
Tillgång till bromsprovingsanläggning i Göteborg Skandiahamnen, spår 31–35	60 kr per bromsprov. ¹⁾

¹⁾Debiteras månadsvis för tilldelad tjänst.

6.3.4 Tilläggstjänster enligt 5.4

6.3.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström²⁹

De järnvägsföretag som inte har elmätare installerad ska månadsvis rapportera utfört transportarbete per fordonstyp. Denna energimängd används som underlag för debitering. Järnvägsföretag som har elmätare installerade i sina fordon sänder månadsvis in uppgifter om förbrukad energi per fordon. För järnvägsföretag som har Trafikverkets mätare med tidsupplösning, sänder mätaren alla mätdata direkt till Trafikverkets avräkningssystem.

För de järnvägsfordon som inte har elmätare ska transportarbetet redovisas enligt följande schabloner:

Schabloner för debitering av elkostnad³⁰

Persontrafik	Wh/bruttotonkilometer
Loktåg < 130 km/tim	31,4
Loktåg > 130 km/tim	33,9
X2 < 160 km/tim	30,8

²⁸ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

²⁹ Revidering enligt avvikelsemedelande 1

³⁰ Revidering enligt avvikelsemedelande 2

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

Exempel på beräkning av energiförbrukning och kostnad

Förutsättningar

- Vagnslasttåg: 19,5 Wh/bruttotonkilometer
- Tågvikt (tågvikt för godståg inklusive last och för persontåg exklusive resenärer): 1 000 ton
- Sträcka: 500 km
- Prognostiserat pris inklusive elcertifikat för 2010: 67,2 öre/kWh

Beräkning

- Förbrukning: $1\ 000\ \text{ton} \times 500\ \text{km} \times 19,5\ \text{Wh/bruttotonkilometer} / 1\ 000 = 9\ 750\ \text{kWh}$
- Kostnad: $9\ 750\ \text{kWh} \times 67,2\ \text{öre/kWh} = 6\ 552\ \text{kr}$

Bedömning av framtida pris för tillhandahållande av drivmotorström

Prisindikation för leverans av drivmotorström under 2010 är 62,1 öre/kWh för elström och 5,1 öre/kWh för elcertifikat, totalt 67,2 öre/kWh.

I det prognostiserade priset 62,1 öre/kWh ingår följande komponenter: elpris 45,5 öre/kWh (i detta pris ingår Trafikverkets självkostnad för att tillhandahålla tjänsten), nätavgifter 8,0 öre/kWh samt påslag för genomsnittliga förluster 8,6 öre/kWh ($E=1,16$). Äldre fordon som belastar Trafikverkets elnät hårdare kommer att få ett förlustpåslag enligt följande:

Ma-lok samt HR142	13,0 öre/kWh
Dm-lok	16,8 öre/kWh
BR 161	11,1 öre/kWh
X1 samt X10–14, BR142	10,5 öre/kWh
Rc-lok	13,7 öre/kWh

För fordon som inte finns med i denna tabell används det ordinarie förlustpåslaget 8,6 öre/kWh om fordonen är av en modern typ med effektfaktor 1. Äldre fordon

som inte finns i denna tabell kommer att få ett förlustpåslag som är högre, i likhet med de fordon som finns i ovanstående tabell.

Det prognostiserade elpriset ska endast ses som en information om prisnivån. Det faktiska elpriset som järnvägsföretagen debiteras med varierar beroende på hur många fordon med tidsupplöst mätare vi har i systemet och när på dygnet dessa fordon kör.

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. Förlustpåslaget (omformnings- och överföringsförluster) varierar beroende på fordonstyp och beräknas enligt nedanstående tabell.

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc, Rd	E x 1,08
Ma	E x 1,07
IORE	E
Dm	E x 1,13
BR 185, BR 241, Re	E
BR 189, BR 441, BR 141 ³¹ , BR 242 ³²	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. ³³	E

* E = normalt förlustpåslag = 1,16.

När en månad är debiterad kommer Trafikverket inte att justera priset i efterhand, utan debiterade månader ska ses som avräknade när det gäller elpriset. Det som kan komma att regleras i efterhand är den eventuella volymdifferens som kan uppstå mellan den deklarerade energimängden och den energimängd som Trafikverket matat ut på nätet. Differensen kommer att fördelas mellan de fordon som inte har elmätare installerad.

För de kommande åren förväntas elpriset öka med 1 eller 2 öre per år medan elcertifikaten ökar med 0,5–1,0 öre/kWh på grund av att andelen elcertifikat som Trafikverket måste köpa ökar från år till år. Det prognostiserade priset för

³¹ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

³² Revidering enligt avvikelsemedelande 6

³³ Revidering enligt avvikelsemedelande 2

drivmotorström publiceras i Trafikverkets elprisrapport på Trafikverkets webbplats.³⁴

[Elprisrapport](#)

Avgiften debiteras månadsvis för redovisat transportarbete (schabloner för elförbrukning) eller för förbrukad mängd energi.

6.3.4.2 Tjänster gällande specialtransporter³⁵

Trafikverket debiterar en handläggningsavgift 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
Handläggning vid ansökan om transportvillkor för specialtransport	1 000 kr/timme
Handläggning vid ansökan om transporttillstånd för specialtransport	650 kr/timme
Eventuella åtgärder i samband med handläggningen och transporten	Trafikverkets självkostnad

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

Avgiften för kapacitet tas ut enligt avsnitt 6.3.

6.3.4.3 Tåg bildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård³⁶

Information om vem som levererar tjänsten aviseras i samband med tågplanens fastställande, se avsnitt 5.4.4.

6.3.4.4 Tåg bildningstjänster på trafikplats Hagalund^{37,38}

Information om avgifter lämnas av ISS Trafficare AB (till och med 2012-06-30) och ISS Facility Services Sverige AB (från och med 2012-07-01). Se avsnitt 5.4.4.2 och bilaga 1.1.

6.3.5 Extra tjänster

6.3.5.1 Telekommunikationsnät

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

³⁴ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

³⁵ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

³⁶ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

³⁷ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

³⁸ Revidering enligt avvikelsemedelande 7

GSM-R

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

6.3.5.2 Utökad trafikinformation via utrop och skyltning

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

6.3.5.3 Utbyte av trafikinformation

Tjänst	Avgift
Utbyte av trafikinformation	0 kr/månad

6.3.5.4 Teknisk kontroll av fordon

Tjänst	Avgift
Tillgång till detektorinformation	0 kr/månad

6.3.5.5 Provkörning av fordon³⁹

Tjänst	Avgift
Handläggning av ansökan om provkörning av fordon	1 000 kr/timme
Eventuella åtgärder i samband med handläggning och provkörning	Trafikverkets självkostnad
Mätvärden för bullermätning	80 000 kr per leverans

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

Avgiften för tågläge med mera tas ut enligt avsnitt 6.3.

6.4 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter⁴⁰

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.

Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal .

Skyldigheten för den som orsakar en avvikelse att betala kvalitetsavgift gäller för den som ingått trafikeringsavtal, gentemot den andra avtalsparten.

³⁹ Revidering enligt avvikelsemeddelande 4

⁴⁰ Revidering enligt avvikelsemeddelande 5

Kvalitetsavgiften kan således uppkomma för såväl Trafikverket som för Trafikverkets avtalsparter. Skyldighet att betala kvalitetsavgift kan dock endast uppkomma under normala driftsförhållanden (se avsnitt 1.10.2).

I avsnitt 6.4.1 - 6.4.5 beskrivs verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Under perioden 2011-12-11 kl. 00.00 - 2012-03-31 kl. 23.59 tillämpas endast ensidigt ekonomiskt incitament (endast Trafikverket betalar) utifrån de villkor som följer av avsnitt 6.4.6. I övrigt gäller de förutsättningar som beskrivs i avsnitt 6.4.1 - 6.4.5. Efter 2012-03-31 kl. 23.59 tillämpas modellen i sin helhet inklusive de ekonomiska förutsättningar som följer av avsnitt 6.4.1 - 6.4.5 (dvs. villkor i avsnitt 6.4.6 upphör då att gälla)⁴¹.

6.4.1 Orsakande av avvikelser från det användande av infrastruktur som är fastställt i tågplan och i trafikeringsavtal⁴²⁴³

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. Det ansvar som järnvägsföretag alternativt trafikorganisatörer har för avvikelser omfattar huvudsakligen järnvägsfordonen och framförandet av dessa. Följdförseningar och merförseningar som beror på olyckor, tillbud eller yttre omständigheter belastar ingen 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 Registrering och rapportering av avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och i trafikeringsavtal⁴⁴

Trafikverket ska tillhandahålla – ”ett system för att rapportera och registrera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av

⁴¹ Revidering enligt avvikelsemeddelande 6

⁴² Revidering enligt avvikelsemeddelande 5

⁴³ Revidering enligt avvikelsemeddelande 7

⁴⁴ Revidering enligt avvikelsemeddelande 5

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 Basun¹⁾ senast under tredje dagen efter det datum då tågläget påbörjades. Orsakskoderna finns redovisade i bilaga 6.2. Via systemen Här&Nu²⁾ samt Opera³⁾ har järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna tillgång till realtidsinformation om avvikelser och orsakskoder. Via systemet Lupp⁴⁾ har järnvägsföretag och trafikorganisatörer tillgång till rapporter med information om punktlighet, avvikelser mot tågplan och orsaker till dessa.

¹⁾ Basun – Driftledningscentralens gemensamma verktyg för all händelserapportering.

²⁾ Här&Nu – Webbapplikation som visar aktuellt tågläge. Medger viss inrapportering.

³⁾ Opera – System för operativ tåginformation.

⁴⁾ Lupp – Uppföljningssystem för statistik om punktlighet och störningar.

6.4.3 Skyldighet att betala kvalitetsavgift⁴⁵⁴⁶

Vid orsakande av avvikelse enligt ovan uppkommer skyldighet att betala kvalitetsavgift, baserad på antalet merförseningsminuter som uppkommit genom avvikelsen.

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

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

Trafikverkets avtalsparter ska betala kvalitetsavgifter när avvikelser tilldelas orsakskoden ”Järnvägsföretagskod” (”J”) med undantag för koderna JDE50-JDE64.

Betalning av kvalitetsavgift ska ske månatligen och i enlighet med Trafikverkets sammanställning. Trafikverket skickar faktura till sina avtalsparter.

6.4.4 Undantag från tillämpning av verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter⁴⁷

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

⁴⁵ Revidering enligt avvikelsemedelande 5

⁴⁶ Revidering enligt avvikelsemedelande 7

⁴⁷ Revidering enligt avvikelsemedelande 5

Kvalitetsavgift betalas inte för avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal som uppkommer under den tid som systemet inte tillämpas. Har användandet av tågsläget påbörjats under normala driftförhållanden ska kvalitetsavgift dock betalas för all merförsening.

Trafikverkets bedömning om när normala driftförhållanden råder, 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.

När tillämpningen av systemet upphör respektive återupptas underrättas järnvägsföretag, trafikorganisatörer och andra infrastrukturförvaltare genom information på Trafikverkets webbplats. Parterna kan komma överens om ytterligare informationsgivning i sitt trafikeringsavtal.

6.4.5 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning vid merförsening⁴⁸

Trafikverkets avtalsparter kan, via av Trafikverket föreskrivet sätt, skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening, under förutsättning att den enskilda merförseningen är 20 minuter eller mer. En sådan begäran ska innehålla uppgift om vilket datum, tågläge, plats och orsakskod som avses. Den ska också innehålla uppgift om vilken orsakskod som Trafikverkets avtalspart anser vara korrekt samt grunderna för detta. En förutsättning för att ny bedömning ska beaktas är att rätt formulär och rätt adress används. Begäran om förnyad bedömning måste vara Trafikverket tillhanda senast under det sjätte kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades.

Om Trafikverket får en begäran om förnyad bedömning inom denna tid, ska Trafikverket redovisa sitt slutliga ställningstagande senast under det nionde kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades. Processen beskrivs i tabell 6.3.

Dag	Händelse/aktivitet
0	Tågläge påbörjas.
0-3	Alla orsakskoder granskas av Trafikverket och eventuella justeringar görs. Trafikverkets avtalspart kan inkomma med begäran om förnyad bedömning, men den inrapporterade koden kan fortfarande ändras av Trafikverket.

⁴⁸ Revidering enligt avvikelsemeddelande 5

4-6	Trafikverkets avtalspart kan granska orsakskod i Här och Nu och därefter lämna en begäran om förnyad bedömning av orsakskod
7-9	Trafikverket genomför en analys av den inkomna begäran om förnyad bedömning och tar beslut 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 av förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning finns tillgängligt på trafikverkets webbplats, blanketter.

[Formulär för begäran av förnyad bedömning av orsakskod.](#)

I bilaga 1.1 anges var en begäran ska skickas.

6.4.6 Förutsättning för ekonomisk kompensation till och med 2012-03-31 kl. 23.59⁴⁹ ⁵⁰

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter tillämpas i enlighet med avsnitt 6.4.1 - 6.4.5. Under perioden 2011-12-11 kl. 00.00 - 2012-03-31 kl 23.59 kommer den ekonomiska kompensationen att följa de förutsättningar som anges i detta avsnitt (6.4.6).

Under perioden 2011-12-11 kl. 00.00 - 2012-03-31 kl. 23.59 tillämpas en ensidig modell, där endast Trafikverket betalar kvalitetsavgifter för avvikelser från tågplan och trafikeringsavtal. Trafikverket kommer att betala ut totalt 1 500 000 kronor i kvalitetsavgifter för avvikelser från tågplan och trafikeringsavtal som Trafikverket är ansvarigt för.

Trafikverkets kvalitetsavgifter baseras på utfallet av registrerade avvikelser (merförseningar) för järnvägsföretagen i förhållande till de totala avvikelserna för samtliga järnvägsföretag. 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. Endast orsakskoder i kategorierna infrastruktur (I), driftledning (D) samt i de fall där orsakskod inte registrerats ingår därför i modellen. Trafikverket betalar kvalitetsavgift även för orsakskoderna JDE50-JDE64 om avvikelser inträffat på anläggningar som Trafikverket förvaltar. Övriga orsakskoder belastar inte någon av avtalsparterna. Kvalitetsavgifterna regleras efter periodens slut, det vill säga efter 2012-03-31.

⁴⁹ Revidering enligt avvikelsemeddelande 5

⁵⁰ Revidering enligt avvikelsemeddelande 6

Antalet merförseningsminuter för avtalsparten (5 minuter eller mer) som registrerats som D- och I-koder, JDE50-JDE64 (på Trafikverkets anläggning) samt ej rapporterats för avtalsparten

X 1 500 000 kronor

Totala antalet merförseningsminuter för samtliga avtalsparter (5 minuter eller mer) som registrerats som D- och I-koder, JDE50-JDE64 (på Trafikverkets anläggning) samt ej rapporterats för samtliga avtalsparter

6.5 Reduktion av avgifter för viss trafik

6.5.1 Museitrafik⁵¹

Ideella museiföreningar som utför museitrafik behöver inte betala

- tåglägesavgifter (6.3.1.1)
- övrig särskild avgift för persontrafik (6.3.1.2)
- passageavgifter vid Stockholm, Göteborg och Malmö (6.3.1.4)
- marginalkostnadsbaserade avgifter (6.3.1.5).

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

6.6 Bokningsavgift⁵²

Bokningsavgift tillämpas inte.

6.7 Förändringar av avgifter

Ett utvecklingsarbete kring avgiftssättningen pågår, för att på ett bättre sätt möta marknaden och de olika marknadssegmentens behov. Inom de närmaste åren förväntas dels ny kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader, dels ett vidareutvecklat synsätt för differentiering av tjänster och priser. Prisförändringarna införs successivt. Förslag till förändringar kommer att behandlas i det samrådsförfarande som ingår i framtagandet av framtida järnvägsnätsbeskrivningar eller i avvikelsemedelanden.

Utvecklingen av avgifterna bedöms innebära en avgiftsnivå motsvarande drygt 1 miljard kronor år 2013. Enligt den svenska regeringens beslut om nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet 2010-2021 (N2009/6374/TE, N2008/8869/TE) ska avgifterna under perioden totalt uppgå till 15.6 miljarder kronor (2009 års prisnivå).⁵³

⁵¹ Revidering enligt avvikelsemedelande 5

⁵² Revidering enligt avvikelsemedelande 2

⁵³ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

6.8 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 6.2.5, 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.