

Järnvägsnät-
beskrivning

2013

Utgåva 2011-09-30

Kapitel 6
Avgifter



TRAFIKVERKET



Uppdateringar

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

Uppdatering	Infört
Samrådsutgåva	2011-09-30

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).....	9
6.2	Avgiftssystem.....	9
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.....	10
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.....	20
6.4	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	21
6.4.1	Orsakande av avvikelser från det användande av infrastruktur som är fastställt i tågplan och i trafikeringsavtal.....	22
6.4.2	Registrering och rapportering av avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och i trafikeringsavtal.....	22
6.4.3	Skyldighet att betala kvalitetsavgift.....	23
6.4.4	Undantag från tillämpning av verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	23
6.4.5	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning vid försening 24	
6.4.6	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning vid inställt tåg.....	24
6.5	Avbokningsavgift.....	24

6.6	Reduktion av avgifter för viss trafik	25
6.6.1	Museitrafik.....	25
6.7	Förändringar av avgifter	25
6.8	Debitering	25

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.

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 trafikorganiserare. 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 dieseldriven trafik, buller från trafik och den ökade risken för olyckor som ytterligare trafik ger upphov till.

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

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 §).

Kvalitetsavgifter

Se avsnitt 6.4 – Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

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.

Arbetsfordon

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

För dessa 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 ut enligt vad som följer av fortsättningen av avsnitt 6.

Avgifter för elström

Avgifter för elström behandlas i följande avsnitt:

- 6.3.3.3 – Tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon
- 6.3.4.1 – Tillhandahållande av drivmotorström.

Trafikverket debiterar kostnaden för el per månad, enligt de principer som beskrivs i dessa avsnitt.

Trafikverket gör varken vinst eller förlust på elhandel. Efter årets slut korrigeras den eventuella volymdifferens som kan uppstå mellan den deklarerade energimängden och den energimängd som Trafikverket matat ut på nätet. Differensen kommer att fördelas mellan fordon utan elmätare

6.1.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

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 2013.

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.



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

I bilaga 6.1 finns 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-förbindelsen

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 Malmö

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 passeras, 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, 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, kolmonoxid 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 gniststända motorer (tändstift) tas avgiften ut för samtliga flytande och gasformiga drivmedel som kan driva en gnistständ 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 förbrukat mängd drivmedel per fordonsindivid anges.

Exempel på beräkning av emissionsavgifter finns i bilaga 6.1.

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.

6.2.1 Tågläges- och passageavgifter

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 och långtidsuppställning, se avsnitt 5.3.7, grundas på dels tilldelad spårlängd (mätt i påbörjat hundratal meter), dels tilldelad tid (mätt i påbörjad timme). För eventuella åtgärder i anläggningen debiteras självkostnad.

Avgiften för kapacitet på lastplats grundas på tilldelad kapacitet, se 5.3.4.2.

Avgiften för tillgång till elström vid uppställning av fordon, 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 (se 6.3.3.3 och 6.3.4.1). 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.

För bevakning av sträckor (rutter) som avser transportvillkor för specialtransporter debiteras avgiften per kilometer och månad (se avsnitt 5.4.5.1).

Avgiften för mätvärden för bullermätning av fordon tas ut per leverans (se avsnitt 5.5.4.2)

Avgiften för tjänsten tillgång till underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar (endast bromsprovsanläggningen i Göteborg Skandiahammen), 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.

Avgiften för tjänster där Trafikverket tillhandahåller handläggare (uppställning enligt 5.3.7.2, handläggning av specialtransporter enligt 5.4.5.1 och 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 persontrafik

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 och/eller kubikmeter drivmedel. Det förbrukade antalet liter flytande drivmedel och/eller kubikmeter gasformigt drivmedel ska redovisas för den trafik som sker på Trafikverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid användande av tågläge.

Övrig särskild avgift debiteras efter utförd trafik och per bruttotonkilometer.

Marginalkostnadsbaserade avgifter tas inte ut för den trafik som omfattas av passagieavgift 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 elström, se avsnitten 5.4.1, 6.3.3.3 och 6.3.4.1.

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, driftsavgift, 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, särskilda avtal, utförd tjänst med mera, 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](#)
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 enligt JNB 6.3.1.5
6.3.3.3 - Avgift för tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon	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

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 godstrafik 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 Driftsavgift	Utförd trafik	
6.3.1.5 - Olycksavgift	Utförd trafik	
6.3.1.5 - Emissionsavgift loktåg	Självdeklaration	
6.3.1.5 - Emissionsavgift motorvagnar	Självdeklaration	
6.3.1.6 – Kvalitetsavgift försenat tåg	Merförsening i utförd trafik, orsakskod	
6.3.1.7 – Kvalitetsavgift inställt tåg	Tåglägesavgift för inställd sträcka, orsakskod	
6.3.1.8 – Avbokningsavgift	Tidpunkt för avbokning, tåglägesavgift för avbokad sträcka, orsakskod	
6.3.2.1 - Användning av kontaktledning	Ingår i minimipaketet	
6.3.2.2 - Spårkapacitet vid plattform	Se 6.3.1.1 och 6.3.2.5.	
6.3.2.3 - Rangerbangårdar	Tilldelad kapacitet	
6.3.2.4 - 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 - Kapacitet på lastplats	Tilldelad kapacitet	
6.3.3.3 - Tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon	Tilldelad kapacitet, schabloner, uppmätt elförbrukning, självdeklaration	
6.3.3.4 - Bromsprovansläggning	Tilldelad tjänst	
6.3.4.1 - Tillhandahållande av drivmotorström	Självdeklaration, schabloner, uppmätt elförbrukning	
6.3.4.2 - Tjänster gällande specialtransporter	Handläggningstid, självkostnad, beviljad sträcka (rutt) i transportvillkoret	
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 –Villkor för provkörning av fordon	Handläggningstid, självkostnad	
6.3.5.6 – Mätvärden för bullermätning av fordon	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. Alla avgifter redovisas exklusive moms.

6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

I de fall järnvägsföretaget eller trafikorganisationsföretaget 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 Tåglägesavgifter

För tågläge tas avgifter ut enligt följande:

	Högnivå	Mellannivå	Basnivå
Tågläge för persontrafik	3,0 kr/tågkilometer	0,50 kr/tågkilometer	0,20 kr/tågkilometer
Tågläge för godstrafik	3,0 kr/tågkilometer	0,50 kr/tågkilometer	0,20 kr/tågkilometer
Tågläge för tjänstetåg	3,0 kr/tågkilometer	0,50 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 per bruttotonkilometer. Avgiften debiteras månadsvis för den trafik som utförts.

6.3.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

För godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen tas en avgift på 2 860 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 250 kr per passage. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.

6.3.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

För användande av tågläge tas avgift ut för följande komponenter:

	Avgift
Spåravgift	0,0040 kr/bruttotonkilometer
Driftsavgift	0,10 kr/tågakilometer
Olycksavgift	0,88 kr/tågakilometer

För förbränningsmotordrivna fordon tas emissionsavgift ut enligt nedan.

Emissionsavgift	Avgift kompressionständer motor		Avgift gnistständer motor	
	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾
Loktåg, bas	1,10	1,29	0,79	1,00
Loktåg, miljöklassade steg III A	0,77	0,90	0,77	0,90
Loktåg, miljöklassade steg III B	0,65	0,77	0,65	0,77
Motorvagnar, bas	1,08	1,26	0,77	0,98
Motorvagnar, miljöklassade steg IIIA	0,67	0,78	0,67	0,78
Motorvagnar, miljöklassade steg III B	0,58	0,68	0,58	0,68

¹ Flytande drivmedel

² 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.

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

6.3.1.6 Kvalitetsavgift

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

Orsakskod	Avgift
Driftledning, Infrastruktur, "Ej rapporterat"	15 kr/merförseningsminut
Järnvägsföretag	15 kr/merförseningsminut

Följande kvalitetsavgifter gäller vid vissa fall av inställda tåg enligt avsnitt 6.4.

Orsakskod	Avgift
Driftledning, Infrastruktur	2*tåglägesavgiften för inställd sträcka
Järnvägsföretag	2*tåglägesavgiften för inställd sträcka

6.3.2 Bantillträdestjänster enligt 5.3

6.3.2.1 Användning av kontaktledning

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 Rangerbangårdar

Tjänst	Avgift
Kapacitet på rangerbangård	60 kr per ankommande fordonssätt

Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.2.4 Uppställning

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

Tjänst	Avgift
Uppställning: Zon A (Se nedan)	2,00 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår.
Zon B (Övriga)	0,50 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår.

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

6.3.2.5 Långtidsuppställning

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

¹⁾ Timpriset utgör en prisindikation (baserat på priset år 2011), se avsnitt 6.2.4.

²⁾ Självkostnaden debiteras i efterskott då kostnader som kan härledas till leverans av tjänsten uppstått.

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 Kapacitet på lastplats

Tjänst	Avgift
Kapacitet på lastplats	1 240 kr per påbörjad 12-timmarsperiod 1)

1) prisindikation (baserat på priset för år 2011)

Tjänsten omfattar spår på lastplats tillsammans med en lastyta på upp till 8 meter från den närmaste rälets ytterkant. Tjänsten beskrivs i avsnitt 5.3.4.2.

6.3.3.3 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-/värmekällan ansluts, samt en rörlig kostnad för elförbrukning till Trafikverkets självkostnad för tjänsten. (Se nedan och avsnitt 6.3.4.1)

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost	40 kr/påbörjat dygn ¹⁾ samt kostnad för elförbrukning enligt schablon. Kostnad för förbrukad el (se nedan och Trafikverkets elprisrapport)
Elström via uppfälld strömavtagare för fordon med elmätare	40 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn ¹⁾ . Kostnad för förbrukad el ingår i drivmotorström (se avsnitt 6.3.4.1 och Trafikverkets elprisrapport)
Elström via uppfälld strömavtagare för fordon utan elmätare	40 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn ¹⁾ samt kostnad för elförbrukning enligt schablon. Kostnad för förbrukad el (se nedan och Trafikverkets elprisrapport)

1) Prisindikation

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 6.3.4.1.

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	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.

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 6.3.4.1.

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

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 ingår elförbrukningen i den månadsvisa debiteringen av drivmotorström.

Det prognostiserade priset i elprisrapporten ska endast ses som en information om prisnivån. Det pris som debiteras är utfallet av den aktuella månadens elhandel (se 6.3.4.1 och elprisrapporten). Efter årets slut korrigeras 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.

6.3.3.4 Bromsprovсанläggning

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

1) Debiteras månadsvis för tilldelad tjänst. Prisindikation.

6.3.4 Tilläggstjänster enligt 5.4

6.3.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström

Drivmotorström levereras till järnvägsföretagen till Trafikverkets självkostnad för att tillhandahålla tjänsten. Trafikverket upphandlar el på elmarknaden och vidarefakturerar elkostnaden 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 bruttokilometer, enligt tabell 1 nedan. Den framräknade energimängden används som underlag för debiteringen.

Tabell 1: 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.

Tabell 2: förlustpåslag

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	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).

Trafikverket gör varken vinst eller förlust på elhandel. Efter årets slut korrigeras den eventuella volymdifferens som kan uppstå mellan den deklarerade energimängden och den energimängd som Trafikverket matat ut på nätet. Differensen kommer att fördelas mellan fordon utan elmätare.

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](#)

6.3.4.2 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/timme ¹⁾
Ansökan om transporttillstånd för specialtransport, handläggning	700 kr/timme ¹⁾
Bevakning av sträckor (rutter) i transportvillkoren: - Transportvillkor utan tungvillkor - Transportvillkor med tungvillkor - Transportvillkor med omfattande villkor	1 kr/kilometer och månad ¹⁾ 3 kr/kilometer och månad ¹⁾ 6 kr/kilometer och månad ¹⁾
Eventuella åtgärder i samband med handläggningen och transporten	Trafikverkets självkostnad

1) Timpriset utgör en prisindikation (baserat på priset för år 2011), se avsnitt 6.2.4.

Avgifterna debiteras månadsvis.

Avgiften för kapacitet tas ut enligt avsnitt 6.3.

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.

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 utökad detektorinformation	0 kr/månad

6.3.5.5 Villkor för provkörning av fordon

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

¹⁾ Prisindikation (baserat på priset år 2011), se avsnitt 6.2.4.

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

Avgiften för kapacitet tas ut enligt avsnitt 6.3.

6.3.5.6 Mätvärden för bullermätning av fordon

Tjänst	Avgift
Mätvärden för bullermätning av fordon	80 000 kr per leverans ¹⁾

¹⁾ Prisindikation (baserat på priset för år 2011), se avsnitt 6.4.2.

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.

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. Kvalitetsavgiften kan därför bli aktuell för såväl Trafikverket som järnvägsföretag eller trafikorganisatörer, och skyldigheten gäller bara under normala driftsförhållanden (se avsnitt 1.10.2).

6.4.1 Orsakande av avvikelser från det användande av infrastruktur som är fastställt i tågplan och i 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. Med att orsaka avvikelse menas även att tåg blir inställt på hela eller del av sträckan.

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

6.4.2 Registrering och rapportering av avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och i 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 förseningar 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⁾ och Opera³⁾ har järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna tillgång till realtidsinformation om avvikelser och orsakskoder. I systemet Lupp⁴⁾ sammanställs informationen från de övriga systemen. Rapporter med sammanställningar av avvikelser tillhandahålls järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

Trafikverket registrerar inställda tåg och anger en orsak i systemet Trainplan. Orsakskoderna finns redovisade i bilaga 6.2.

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 kvalitetsavgift

Den som orsakar avvikelser enligt ovan blir skyldig att betala kvalitetsavgift, baserad på det antal förseningsminuter som uppkommit genom avvikelsen.

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 avvikelsen inträffat på Trafikverkets anläggning.

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

För inställda tåg baseras avgiften på tåglägesavgiften för de inställda tågkilometrarna.

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

6.4.4 Undantag från tillämpning av 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 dock betalas för all försening.

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 vid försening

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en försening. Det gäller under förutsättningen att den enskilda merförseningen är större än 20 minuter. En sådan begäran ska innehålla uppgift om vilket datum, tågläge, plats och orsakskod som avses. Den ska också innehålla uppgift om vilken orsakskod som järnvägsföretaget eller trafikorganisatören anser vara korrekt samt grunderna för detta.

En begäran om förnyad bedömning måste vara Trafikverket till handa senast under den tredje dagen efter den dag då Trafikverket angett orsakskoden. Om Trafikverket får en begäran om förnyad bedömning inom denna tid ska Trafikverket redovisa sitt slutliga ställningstagande senast under den tredje dagen efter den dag då begäran togs emot.

Exempel: Om Trafikverket får en begäran om förnyad bedömning den 1 december ska Trafikverket lämna sitt slutliga ställningstagande senast den 4 december.

I bilaga 1.1 anges vart en begäran ska skickas.
Informationsgivning i trafikeringsavtalet.

6.4.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning vid inställt tåg

Regler för begäran av förnyad bedömning av orsakskod för inställda tåg meddelas senare.

6.5 Avbokningsavgift

För tåglägen som avbokas med en framförhållning på 2 till 60 dagar betalas en avbokningsavgift. För tåglägen som avbokas med en kortare framförhållning än 2 dagar utgår kvalitetsavgift (se 6.4). För avbokningar som görs med längre framförhållning än 60 dagar betalas ingen avbokningsavgift.

Avbokningsavgiften motsvarar tåglägesavgiften för avbokad sträcka.

Järnvägsföretag och trafikorganisatör kan avboka tilldelade tåglägen. Trafikverket registrerar avbokade tåglägen i Trainplan och anger en orsakskod. Orsakskoderna finns redovisade i bilaga 6.2

Järnvägsföretag och trafikorganisatör ska betala avbokningsavgift för orsakskoden järnvägsföretag.

6.6 Reduktion av avgifter för viss trafik

6.6.1 Museitrafik

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.

6.7 Förändringar av avgifter

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).

Ett arbete med utveckling av avgiftssättningen pågår, för att på ett bättre sätt möta marknaden och de olika marknadssegmentens behov. Utvecklingen ska också bidra till ett effektivt utnyttjande av järnvägsnätet. 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 avvikelsemeddelanden.

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.