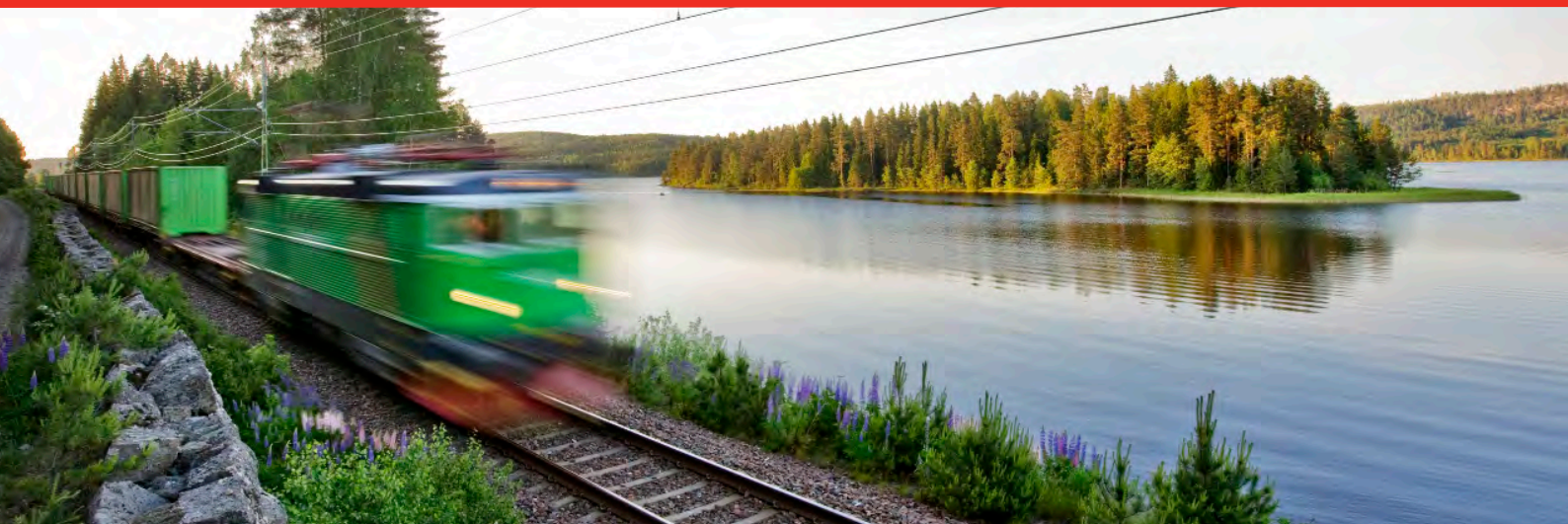


Järnvägsnätsbeskrivning 2011

Del 1 Kapitel 6 - Avgifter

Utgåva 2011-06-20



Uppdateringar

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

Uppdatering	Infört
Avvikelsemeddelande 7, 2011-06-10	2011-06-20
Avvikelsemeddelande 6, 2011-03-31	2011-04-01
Avvikelsemeddelande 5, 2011-02-11	2011-02-16
Avvikelsemeddelande 4, 2010-11-18	2010-11-23
Avvikelsemeddelande 3, 2010-09-10	2010-09-20
Avvikelsemeddelande 2, 2010-03-30 Anpassad till Trafikverket	2010-04-23
Avvikelsemeddelande 1, 2010-02-25	2010-03-08
Ursprungsutgåva	2009-12-13

Innehållsförteckning

6	Avgifter.....	2
6.1	Avgiftsprinciper.....	2
6.1.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge).....	4
6.1.2	Bantillträdestjänster enligt 5.3.....	9
6.1.3	Tillgång till angränsande faciliteter (5.3).....	10
6.1.4	Tilläggstjänster (5.4).....	10
6.1.5	Extra tjänster (5.5).....	10
6.2	Avgiftssystem.....	10
6.2.1	Tågläges- och passageavgifter.....	10
6.2.2	Bantillträdestjänster och övriga tjänster.....	10
6.2.3	Marginalkostnadsbaserade avgifter, övrig särskild avgift för persontrafik och avgift för godstrafik vid passage av Öresunds-förbindelsen	11
6.2.4	Självkostnadsbaserade avgifter.....	11
6.2.5	Underlag för avgiftsberäkning.....	12
6.3	Tariffer.....	14
6.3.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge).....	14
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.....	19
6.3.5	Extra tjänster.....	23
6.4	Incitament för högre kvalitet.....	24
6.5	Reklamation.....	25
6.5.1	Förseningar/inställda tåg på grund av banarbeten.....	25
6.5.2	Förseningar/inställda tåg till slutstation.....	25
6.6	Reduktion av avgifter för viss trafik.....	27
6.6.1	Museitrafik.....	27
6.7	Bokningsavgift.....	27
6.8	Förändringar av avgifter.....	28
6.9	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 två typer av avgifter för utnyttjande av infrastruktur: marginalkostnadsbaserade avgifter 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 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 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 utnyttjandet 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 fasta kostnader. Avgiften ska vara förenlig med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande 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 utnyttjande 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 utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen av den som på ideell grund bedriver museitrafik på järnväg.

Bokningsavgifter

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

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

Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med nyttjande 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 nyttjandet som köparen av tjänsten begär (självkostnad).

Arbetsfordon¹

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

¹ Revidering enligt avvikelsemeddeltande 5

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.

6.1.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

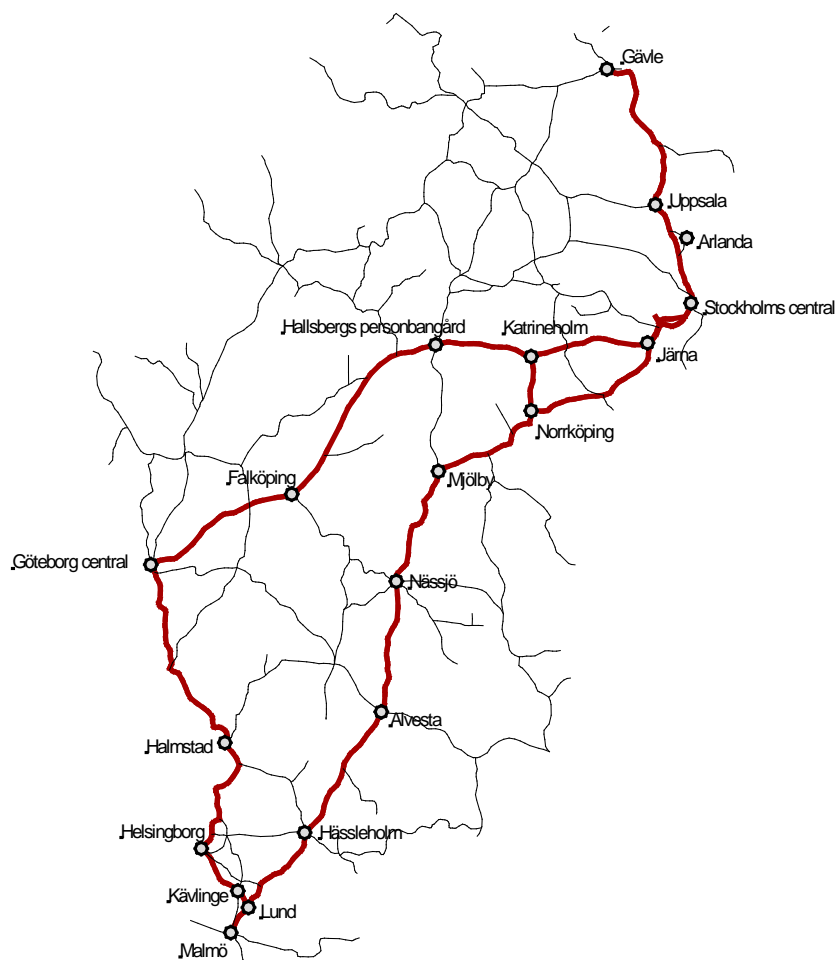
I detta avsnitt redovisas de avgiftsprinciper som Trafikverket stöder sig på för olika tåglägesalternativ samt de marginalkostnadsbaserade avgifter som används.

Extra avgifter för nyttjande 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 2011.

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 två nivåer:

- Högnivå gäller för sträckor i triangeln Stockholm–Göteborg–Malmö samt sträckan Stockholm–Gävle.
- Basnivå gäller för järnvägsnätet i övrigt.



Figur 6.1 Tåglägesavgift högnivå

Sträckor där högnivå tillämpas

Stockholms central–Göteborgs central:

- Stockholms central–Älvsjö
- Västra stambanan, Älvsjö–Partille
- Partille–Göteborgs central.

Göteborgs central–Malmö central:

- Göteborgs central–Almedal
- Västkustbanan, Almedal–Helsingborg–Landskrona östra–Kävlinge–Lund
- Lund–Malmö central.

Malmö central–Stockholms central:

- Malmö central–Arlöv
- Södra stambanan, Arlöv–Järna (inklusive Åby–Katrineholm)
- Västra stambanan, Katrineholm–Järna
- Västra stambanan, Järna–Älvsjö
- Älvsjö–Stockholms central.

Stockholms central–Gävle:

- Stockholms central–Ulriksdal
- Ostkustbanan, Ulriksdal–Gävle.

För mer information om tåglägesavgiften hänvisas till Trafikverkets webbplats, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätbeskrivning 2011*.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Jarnvagsnatsbeskrivning-2011/>

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.

För mer information om övrig särskild avgift för persontrafik hänvisas till Trafikverkets webbplats, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätbeskrivning 2011*.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Jarnvagsnatsbeskrivning-2011/>

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.

För mer information om passageavgiften hänvisas till Trafikverkets webbplats, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätbeskrivning 2011*.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Jarnvagsnatsbeskrivning-2011/>

Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö²

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 (område A–E), helgfria vardagar enligt bilaga 4,3 – Trafikkalender, klockan 7.00–9.00 och 16.00–18.00.

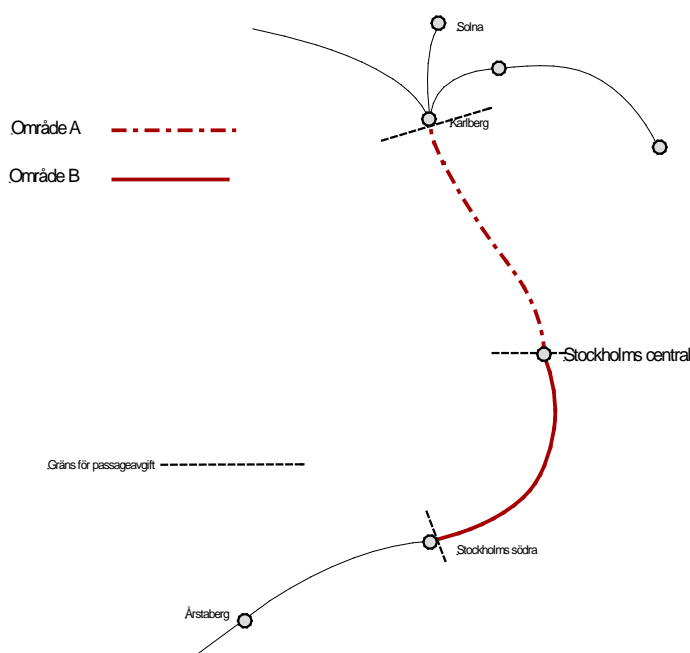
Passageavgiften tas ut även om det tilldelade tågläget bara delvis ligger inom de angivna tiderna. Om flera av områdena passerar, tas avgiften ut för respektive sträcka.

Stockholm

I Stockholm tas avgiften ut för

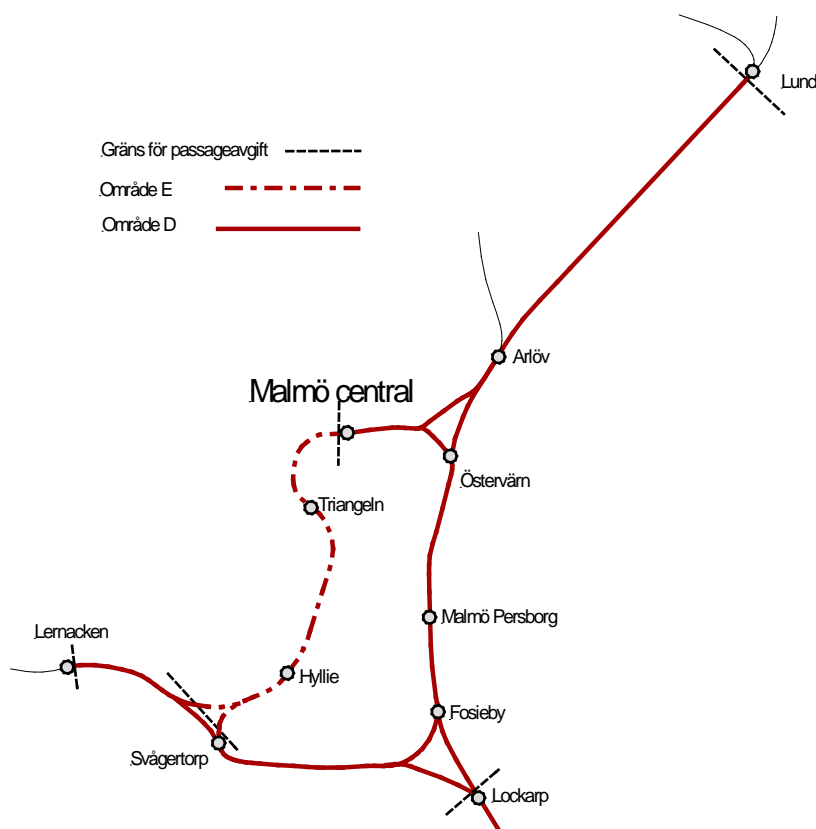
- Stockholms central–Karlberg, samtliga spår (område A)

Stockholms central–Stockholms södra, samtliga spår (område B).



Figur 6.2 Passageavgifter Stockholm

² Revidering enligt avvikelsemeldande 3



Figur 6.4 Passageavgifter Malmö

Exempel på avgiftskomponenten passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö

(Exemplen behandlar inte övriga avgifter, vilka debiteras på sedvanligt sätt.)

Stockholmsområdet:

1. Ett tåg från Uppsala kör mot Norrköping via Stockholms central. Tåget kör in via Karlberg 7.15 en helgfri vardag och debiteras en passageavgift (Karlberg–Stockholms central). Tåget kommer till Stockholms central och kör vidare 7.30 mot Norrköping via Stockholms södra och debiteras då ytterligare en passageavgift (Stockholms central–Stockholm södra). *Totalt 2 passageavgifter för tågläget.*
2. Ett tåg från Falun kör mot Stockholms central. Tåget passerar Karlberg 16.40 en helgfri vardag och debiteras en passageavgift (Karlberg–Stockholms central). *1 passageavgift för tågläget.*
3. Samma tågsätt som i exemplet ovan har vänt vid Stockholms central och ska köra ett nytt tågläge till Falun 17.05 samma dag. Vid avgång 17.05 debiteras en passageavgift (Stockholms central–Karlberg). *1 passageavgift för tågläget.*

Fler exempel på passageavgifter finns på Trafikverkets webbplats, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning 2011*.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Jarnvagsnatsbeskrivning-2011/>

6.1.1.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

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

För mer information om det underlag som de marginalkostnadsbaserade avgifterna baseras på, hänvisas till Trafikverkets webbplats Banportalen, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning 2011*.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Jarnvagsnatsbeskrivning-2011/>

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. 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 (CO₂) och kväveoxider (NO_x). Avgiften varierar med antalet liter diesel.

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 nyttjad 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, 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. Förändringar av uppställda

fordon som leder till att förbrukningen påverkas med mer än 10 procent ska meddelas Trafikverket.³

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

För tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård, se avsnitt 5.4.4.1, samt på Malmö central, se avsnitt 5.4.4.2, tas avgift ut enligt Trafikverkets självkostnad.

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, övrig särskild avgift för persontrafik och avgift för godstrafik vid passage av Öresunds-förbindelsen

När den sökande använder det tilldelade tågläget, tas marginalkostnadsbaserade avgifter ut enligt avsnitt 6.3.1.5. Avgifterna debiteras efter användning per tågakilometer, bruttotonkilometer och det redovisade antalet liter diesel. Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för den trafik som sker på Trafikverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid nyttjande av tågläge.

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 avgifter⁴

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.

För mer information om beräkning av självkostnaden för tjänster, hänvisas till Trafikverkets webbplats, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning 2011*.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Jarnvag/Planera-trafik/Jarnvagsnatsbeskrivning/Jarnvagsnatsbeskrivning-2011/>

³ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

⁴ Revidering enligt avvikelsemedelande 3

6.2.5 Underlag för avgiftsberäkning⁵

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska senast i samband med varje tågs avgång lämna uppgifter till Trafikverket enligt bilaga 2.1 ”Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång”. Dessa uppgifter kommer att ligga till grund för debitering, se nedanstående tabeller.

Om järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna inte lämnar uppgifterna, tar Trafikverket ut avgifter för övrig särskild avgift för persontrafik, spåravgift och olycksavgift, 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 nyttjande 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 nyttjats. Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll.

Deklaration sker via ett webbgränssnitt som finns på Trafikverkets webbplats. Inloggning med [behörighet](#) krävs.

Avgift	Uppgift för faktureringsunderlag genom självdeklaration
6.3.1.5 - Emissionsavgift	Antal liter förbrukad diesel per fordonskategori enligt JNB 6.3.1.5
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 bruttotonkm per fordonstyp som underlag för schablonberäkning enligt JNB 6.3.4.1

Tabell 6.1 - Underlag via självdeklaration

⁵ 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 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 - Olycksavgift	Utförd trafik	
6.3.1.5 - Emissionsavgift dieseldrivna loktåg	Självdeklaration	
6.3.1.5 - Emissionsavgift dieseldrivna motorvagnar	Självdeklaration	
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 6.3.2.6.	
6.3.2.3 - Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal	Tilldelad kapacitet	
6.3.2.4 - Rangerbangård	Tilldelad kapacitet	
6.3.2.5 – Spår eller spårområde för tågbildning	--	
6.3.2.6 - Uppställning	Tilldelad kapacitet	
6.3.2.6 - 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	
6.3.3.4 - Bromsprovninganläggning	Tilldelad tjänst	
6.3.4.1 - Tillhandahållande av drivmotorström	Självdeklaration, schabloner, energimätning	
6.3.4.2 - Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård	Tilldelad och använd tjänst	

6.3.4.3 - Funktion för samordning av operativ produktionsplanering på Malmö central	Tilldelad kapacitet	
6.3.4.3 - 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, utförd tjänst ⁶	

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 trafikorganisationsnätet 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	Basnivå
Tågläge för persontrafik	1,67 kr/tågkilometer	0,27 kr/tågkilometer
Tågläge för godstrafik	1,67 kr/tågkilometer	0,27 kr/tågkilometer
Tågläge för tjänstetåg	1,67 kr/tågkilometer	0,27 kr/tågkilometer

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

⁶ Revidering enligt avvikelsemeddelande 6

6.3.1.2 Övrig särskild avgift för persontrafik

För all persontrafik tas en övrig särskild avgift på 0,0084 kr ut per bruttotonkilometer. Avgiften debiteras månadsvis för den trafik som utförts.

6.3.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresunds-förbindelsen

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 150 kr per passage. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.

6.3.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

För nyttjande av tågläge tas avgift ut för följande komponenter:

	Avgift
Spåravgift	0,0036 kr/bruttotonkilometer
Olycksavgift	0,81 kr/tågkilometer
Emissionsavgift dieseldrivna loktåg	0,87 kr/liter diesel
Emissionsavgift dieseldrivna motorvagnar	0,50 kr/liter diesel

Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för all trafik på Trafikverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid nyttjande av tågläge.

Marginalkostnader tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen. Avgiften debiteras månadsvis för den trafik som utförts.

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 6.3.2.6.

6.3.2.3 Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal

Trafikverket tillhandahåller spårkapacitet inom godsterminaler i form av tjänsten uppställning. Avgifterna framgår av avsnitt 6.3.2.6.

6.3.2.4 Rangerbangård⁷

Tjänst	Avgift
Kapacitet på rangerbangård	50 kr per ankommande fordonssätt

Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.2.5 Spår eller spårområde för tågbildning⁸

Tjänst	Avgift
Spår eller spårområde för tågbildning	0 kr per påbörjad timme

6.3.2.6 Uppställning⁹

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.

6.3.3 Tillträde till angränsande faciliteter enligt 5.3

6.3.3.1 Tillgång till plattform¹⁰

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

Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

⁷ Revidering enligt avvikelsemeddelande 3

⁸ Revidering enligt avvikelsemeddelande 3

⁹ Revidering enligt avvikelsemeddelande 3

¹⁰ Revidering enligt avvikelsemeddelande 3

6.3.3.2 Tillgång till anläggningar inom godsterminal¹¹

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 järnvägsfordon¹²

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvarmepost, lokvarmepost eller diesellokvarmepost	30 kr/påbörjat dygn + elförbrukning enligt schablon.
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon med elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn + självkostnad för förbrukad el ¹
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon utan elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn + elförbrukning enligt schablon.

¹: Omfattas av debitering för drivmotorström

Schabloner för debitering av energiförbrukning per fordonstyp¹³

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
X50–55	5	15
Rc/Rd lokvärme	2,5	2,5
Dieselmotorvagn Y1	5	10
Dieselmotorvagn Y2, Y31-32	5	18

¹¹ Revidering enligt avvikelsemedelande 3

¹² Revidering enligt avvikelsemedelande 3

¹³ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

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 21veckor = 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 2009) = 69,3 öre/kWh
- Summa kostnad för energiförbrukning: 19 740 kWh x 69,3 öre/kWh = 13 680 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 Bromsprovingsanläggning¹⁴

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

¹⁾ Debiteras månadsvis för tilldelad tjänst.

¹⁴ Revidering enligt avvikelsemeldande 3

6.3.4 Tilläggstjänster enligt 5.4 ¹⁵

6.3.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström

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 elkostnad¹⁶

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

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

¹⁵ Revidering enligt avvikelsemedelande 6

¹⁶ Revidering enligt avvikelsemedelande 6

- Prognostiserat pris inklusive elcertifikat för 2009: 69,3 öre/kWh

Beräkning

- Förbrukning: 1 000 ton x 500 km x 19,5 Wh/bruttotonkilometer/1 000 = 9 750 kWh
- Kostnad: 9 750 kWh x 69,3 öre/kWh = 6 757 kr

Bedömning av framtida pris för tillhandahållande av drivmotorström

Prognostiserat pris (budgetpris) för leverans av drivmotorström under 2009 är 64,0 öre/kWh för elström och 5,3 öre/kWh för elcertifikat, totalt 69,3 öre/kWh.

I det prognostiserade priset 64,0 öre/kWh ingår följande komponenter: elpris 47,8 öre/kWh (i detta pris ingår Trafikverkets självkostnad för att tillhandahålla tjänsten), nätavgifter 7,4 öre/kWh samt påslag för genomsnittliga förluster 8,8 öre/kWh (E=1,16). Äldre fordon som belastar Trafikverkets elnät hårdare kommer att få ett förlustpåslag enligt tabellen nedan:

Ma-lok samt HR142	13,31 öre/kWh
Dm-lok	17,16 öre/kWh
HR 161	15,24 öre/kWh
X1 samt X10–14	10,75 öre/kWh
Rc-lok	13,95 öre/kWh

För fordon som inte finns med i denna tabell används det ordinarie förlustpåslaget 8,8 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^{17 18 19}

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc, Rd	E x 1,08
Ma	E x 1,07
IORE	E
Dm	E x 1,13

¹⁷ Revidering enligt avvikelsemedelande 4

¹⁸ Revidering enligt avvikelsemedelande 5

¹⁹ Revidering enligt avvikelsemedelande 6

BR 185, BR 241, Re	E
BR 189, BR 441	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 (För 2010 är E lika med 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 drivmotorström 2011 meddelas den 31 oktober 2010. Priset publiceras på Trafikverkets webbplats.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Jarnvagsnatsbeskrivning-2011/>

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

6.3.4.2 Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård^{20 21}

För tågbildningstjänster tas avgift ut enligt Trafikverkets självkostnad. Priserna är uträknade utifrån ansökta tåglägen 2011 jämfört med ansökta tåglägen 2009 och entreprenadkostnad enligt kontrakt. Avgiften kommer att baseras på såväl tilldelad (Hrbg IN och Hrbg UT) som nyttjad tjänst (Hrbg G

²⁰ Revidering enligt avvikelsemedelande 3

²¹ Revidering enligt avvikelsemedelande 6

Tjänster som ska beställas

Tjänst		Avgift
Hrbg IN	Mottagning ankommande tåg/växling	2 800 kr per tåg
Hrbg UT	lordningsställande av avgående tåg/växling	2 000 kr per tåg
Hrbg G	Tilläggs tjänst	Priset räknas ut för respektive tåg och typ av gruppning enligt särskild offert.

Utöver de beställda tjänsterna kommer avgifter att tas ut enligt följande:

Aktivitet		Avgift
Hrbg BORT	Bortforsling av vagn enligt sista stycket kap 5.4.4.1	+50 kr per vagn

Avgiften debiteras det järnvägsföretag som ankommer med vagnen.

6.3.4.3 Tjänster gällande specialtransporter²²

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. Giltighetstiden för ett beslut om transportvillkor är högst 13 månader.

Tjänst		Avgift
Handläggning vid ansökan om transportvillkor för specialtransport		750 kr/timme
Handläggning vid ansökan om transporttillstånd för specialtransport		0 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 tågläge med mera tas ut enligt avsnitt 6.3.1.

6.3.4.4 Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund²³

Information om avgifter lämnas av ISS TraffiCare AB. Se avsnitt 5.4.4.2 och bilaga 1.1.

²² Revidering enligt avvikelsemedelande 3

²³ Revidering enligt avvikelsemedelande 7

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.

<http://www.trafikverket.se/ICT/kundportalen/MobiSIR/>

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 skyltning²⁴

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

6.3.5.3 Utbyte av trafikinformation²⁵

Tjänst	Avgift
Utbyte av trafikinformation	0 kr/månad

6.3.5.4 Teknisk kontroll av fordon²⁶

Tjänst	Avgift
Tillgång till detektorinformation	0 kr/månad

6.3.5.5 Provkörning av fordon på Trafikverkets järnvägsnät^{27 28}

Tjänst	Avgift
Handläggning av ansökan om provkörning av fordon	750 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 6.3.1.

²⁴ Revidering enligt avvikelsemedelande 3

²⁵ Revidering enligt avvikelsemedelande 3

²⁶ Revidering enligt avvikelsemedelande 3

²⁷ Revidering enligt avvikelsemedelande 3

²⁸ Revidering enligt avvikelsemedelande 6

6.4 Incitament för högre kvalitet²⁹

Det finns enligt EU-direktiv 2001/14 art.11 möjlighet att träffa incitamentsavtal eller andra överenskommelser med infrastrukturförvaltaren (Trafikverket), i syfte att förbättra kvaliteten, bland annat när det gäller punktlighet.

Trafikverket erbjuder alla järnvägsföretag och trafikorganisatörer möjlighet att träffa en överenskommelse (incitamentsavtal) för förbättrad punktlighet, enligt en gemensam modell.

Nedan presenteras en modell med inslag av ekonomiskt incitament. Det är även möjligt att träffa överenskommelse i enlighet med denna modell utan ekonomisk kompensation, dvs. att avgiften per förseningsminut är 0 kronor, för det fall parterna kommer överens om att följa upp viss trafik utan att använda sig av ekonomiska styrmedel. Se vidare nedan.

Modell

Punktlighetsmål formuleras för de tågkategorier (grupper av tåglägen) som avses följas med incitamentsavtalet. Punktlighetsmålen formuleras normalt för tågens slutstation (men även andra viktiga målpunkter längs tågets färdväg kan ingå) och ska vara rimliga utifrån historiska data. Målen sätts gemensamt av järnvägsföretaget/trafikorganisatören och Trafikverket. Uppnås inte målvärde för tåggruppen utfaller en kvalitetsavgift. Kvalitetsavgiften baseras på antalet förseningsminuter för respektive tåggrupp och avser de förseningar som är 3 minuter eller mer. Förseningsminuterna finns orsakskodade i systemet Basun. Trafikverket tillhandahåller aktuella kodförteckningar i systemet "Här & Nu". Uppföljning sker månadsvis.

Trafikverket svarar för orsakskoder i kategorierna:

- "Driftledning" (D),
- "Infrastruktur" (I) samt
- "ej rapport".

Järnvägsföretaget/trafikorganisatören svarar för orsakskoderna i kategori:

- "Järnvägsföretag" (J).

Orsakskoder i kategorierna "Följdorsaker" (F) och "Olyckor/Tillbud och Yttre faktorer" (O) ingår inte i uppföljningen.

För varje förseningsminut som respektive parts svarar betalas en avgift på 10 kronor. Det är även möjligt att träffa överenskommelse om att ingen avgift ska betalas, dvs. att avgiften motsvarar 0 kronor per förseningsminut.

Vid en störning som varar längre än 24 timmar upphör modellen att gälla och ingen kvalitetsavgift betalas därefter.

Krav på kvalitetsavgift

Respektive part redovisar kravet på kvalitetsavgift på motparten månadsvis senast den 20:e i månaden efter den månad trafiken avser. Fakturering kan dock ske vid annat tillfälle.

²⁹ Revidering enligt avvikelsemeldande 4

Besvär angående Trafikverkets orsakskodning

Om järnvägsföretag/trafikorganisatör anser att Trafikverket angivit en felaktig orsakskod kan besvär lämnas till Trafikverket senast tre dagar efter att händelsen inträffat.

Överenskommelse (incitamentsavtal) för förbättrad punktlighet

I trafikeringsavtalet överenskomms om järnvägsföretag/trafikorganisatör vill ansluta sig till ovanstående incitamentsmodell och i så fall de kvalitetsmål som ska gälla samt faktureringsperioder.

Det finns också möjlighet att träffa incitamentsavtal där bonus utgår till Trafikverket om punktlighetsmålen överträffas. Där finns ingen färdig modell men tre förslag: En direkt baserad på hur mycket Trafikverket bidrar till att punktlighetsmålet överträffas, en baserad på lägre kvalitetsbristkostnader för järnvägsföretagen/trafikorganisatören och där varje registrerad förseningsminut minskar bonusen och en tredje baserad på en bonus för helt felfria dygn vad avser Trafikverkets åtagande.

6.5 Reklamation

6.5.1 Förseningar/inställda tåg på grund av banarbeten

Se Järnvägsnätsbeskrivning 2011, del 2, kapitel 5, punkt 19 och 20.

6.5.2 Förseningar/inställda tåg till slutstation³⁰

Trafikverket har som ett första steg tagit fram följande modell som är ensidig och ger järnvägsföretag och trafikorganisatörer möjlighet att reklamera tåglägen som avviker från tågplan beroende på vissa orsaker. Detta kommer att utvecklas i framtiden utifrån kommande lagstiftning som bedöms komma att gälla från och med järnvägsnätsbeskrivningen och trafikeringsavtalen för 2012

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer har rätt att reklamera tåglägen som försenats till slutstation på grund av fel som Trafikverket orsakat.

Där det finns fler förseningsorsaker kommer ersättning att betalas ut:

- om de orsaker som beror på fel hos respektive part utgör minst hälften av det totala antalet förseningsminuter och,
- om Trafikverket sammantaget orsakat fler förseningsminuter än järnvägsföretaget eller trafikorganisatören

Vid reklamation av tågläge på sträckor med tåglägesavgift basnivå betalas ersättning ut om tågläget sammantaget försenats med minst 30 minuter till slutstationen. För tågläge på sträckor med tåglägesavgift högnivå gäller motsvarande vid förseningar på minst 15 minuter.

Ersättningen motsvarar tåglägesavgiften för den aktuella sträckan, multiplicerad med den ersättningsfaktor (högnivå och/eller basnivå) som speglar tåglägets försening till slutstationen, se tabell nedan.

³⁰ Revidering enligt avvikelsemeddelande 4

Ersättningsfaktorer

Försening	Högnivå	Basnivå
0–14 min	0	0
15–29 min	2	0
30–59 min	6	6
60 min och mer	10	10
Inställt tåg	10	10

Den ersättning som Trafikverket erbjuder vid reklamtion av tågläge beräknas enligt följande: tåglägesavgift basnivå x ersättningsfaktor basnivå + tåglägesavgift högnivå x ersättningsfaktor högnivå.

Exempel ersättningsfaktorer

Tågläge (från–till), försening till slutstation	Tåglägesavgift	Ersättningsfaktor	Ersättning
Falun–Gävle, 35 minuters försening (då Trafikverket har orsakat hela eller majoriteten av den totala förseningen)	91 km x 0,27 kr =24, 57 kr	6 (basnivå)	Tåglägesavgift (24,27 kr) x Ersättningsfaktor(6) = 147,42 kronor
Falun–Göteborg via Hallsberg 55 minuters försening (då Trafikverket har orsakat hela eller majoriteten av den totala förseningen)	Basnivåsträckan Falun-Hallsberg: 219 km x 0,27 kr =59,13 kr	6 (basnivå)	Tåglägesavgift basnivå (59,13 kr) x Ersättningsfaktor basnivå (6) + Tåglägesavgift högnivå (430,86 kr) x Ersättningsfaktor högnivå (6) = 2 939,94 kronor
	Högnivåsträcka Hallsberg-Göteborg: 258 km x 1,67 kr =430,86 kr	6 (högnivå)	
Göteborg-Falun, 20 minuters försening i Falun	Högnivåsträcka Göteborg – Falun: 258 km x 1.67 kr =430,86 kr	2 (högnivå)	Tåglägesavgift högnivå (430,86 kr x ersättningsfaktor högnivå (2)= 861,72 kr

Reklamerbara orsakskoder (Basunkoder)

Trafikverket tar ansvar för alla infrastrukturkoder (I) utom:

- Banarbete/transport (IBT)
- Framkomlighet i spår pga väder (IFK)
- Kontaktledning (IEA01)

JF eller trafikorganisatör tar ansvar för alla järnvägsföretagskoder (J) utom:

- "Sent från depå" JDE50-JDE63.

Orsakskoder i kategorierna Driftledning (D), Olyckor/Tillbud och yttre faktorer (O), Följdorsaker (F), Banarbete/transport (IBT), Framkomlighet i spår pga väder (IFK), Kontaktledning (IEA01) samt Sent från depå (JDE50-JDE63) belastar inte någondera parten.

Trafikverket tillhandahåller aktuella kodförteckningar i systemet "Här & Nu".
Inloggning med [behörighet](#)

Reklamation

Reklamation ska göras senast den 20:e i månaden efter att tjänsten nyttjats.
Reklamationen skall vara skriftlig och i den anges vilket datum, vilket tågläge och orsak till reklamationen.

Besvär angående Trafikverkets orsakskodning

Om järnvägsföretag eller trafikorganisatör anser att Trafikverket angivit en felaktig orsakskod kan besvär lämnas till Trafikverket senast tre dagar efter att händelsen inträffat.

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.

Den museitrafik som får reduktion omfattas inte av Trafikverkets erbjudande enligt avsnitt 6.4 och 6.5.

6.7 Bokningsavgift

Trafikverkets ambition är att införa incitament som stödjer ett effektivt nyttjande av järnvägsnätet. Incitamenten ska också stödja den marknadsöppning inom järnvägstrafiken som riksdagen beslutat.

Trafikverket kommer på sikt att införa bokningsavgifter. Av detta följer att Trafikverket har rätt att ta ut hela eller delar av avgiften även om tågläget avbokas.

6.8 Förändringar av avgifter

Trafikverket bedriver ett utvecklingsarbete kring avgiftssättningen, för att på ett bättre sätt möta marknaden och de olika marknadssegmentens behov. Trafikverket räknar med att inom de närmaste åren kunna presentera ny kunskap om järnvägs- trafikens marginalkostnader samt ett vidareutvecklat synsätt för differentiering av tjänster och priser. Trafikverket kommer att införa prisförändringarna successivt. Förslag till förändringar kommer att behandlas i det samrådsförfarande som ingår i framtagandet av framtida järnvägsnätsbeskrivningar eller i avvikelsemeddelanden.

Trafikverket bedömer att utvecklingen av avgifterna kommer att innebära en avgiftsnivå motsvarande cirka 1 miljard kr år 2013, exklusive införandet av brukaravgifter. Nivån kommer att förändras stegvis fram till 2013.

6.9 Debitering

Samtliga avgifter betalas mot faktura från Trafikverket. Fakturaunderlaget grundas på

- lämnade uppgifter och underlag
- tilldelad kapacitet
- nyttjade 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.