

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 kund. Till dessa 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 samhälls-ekonomiskt 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 nyttjande 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).

6.1.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

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

Extra avgifter för nyttjandet av överbelastad infrastruktur (bla budgivning under tvistlösning) och förhandling om särskilda avgifter utöver det som anges i kapitel 6 kan komma att användas under Tågplan 2011.

När järnvägsfordon används för tillsyn eller underhåll av Banverkets infrastruktur tas inte någon avgift ut. Detta gäller även när sådana fordon framförs i direkt anslutning till tillsyns- eller underhållsarbete, exempelvis förflyttning mellan en plats där arbete utförs och närmaste tillgängliga uppställningsplats. För övriga transporter ska dock avgift enligt nedan erläggas.

6.1.1.1 Tåglägesavgift

En särskild avgift debiteras i enlighet med avsnitt 6.1, alternativ a, för samtliga tåglägen. Avgiften är knuten till den del av järnvägsnätet för vilket tågläge tilldelas och är indelad i högnivå respektive basnivå.

	Triangeln Stockholm – Göteborg – Malmö samt sträckan Stockholm –Gävle	Övriga delar av järnvägsnätet
Tågläge för persontrafik	Högnivå	Basnivå
Tågläge för godstrafik	Högnivå	Basnivå
Tågläge för tjänstetåg	Högnivå	Basnivå

Tåglägesavgift baseras på tilldelad kapacitet.

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

Sträckor där högnivå tillämpas.

Stockholm-Göteborg

- Stockholm C- Älvsjö
- Västra stambanan
- Partille till Göteborg C

Göteborg-Malmö

- Göteborg C till Almedal
- Västkustbanan
- Lund till Malmö C

Malmö-Stockholm

- Malmö C till Arlöv
- Arlöv till Järna, Södra stambanan (inkl Åby-Katrineholm)
- Västra Stambanan Katrineholm - Järna
- Västra stambanan från Järna till Älvsjö
- Älvsjö till Stockholm C

Stockholm-Gävle

- Ostkustbanan Stockholm-Gävle

Mer detaljerad information som visar de delar av järnvägsnätet där högnivå tillämpas kommer att publiceras senast januari 2010.

För mer information om tåglägesavgiften hänvisas till Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se/banportalen>).

6.1.1.2 Övrig särskild avgift för persontrafik

En övrig särskild avgift i enlighet med avsnitt 6.1, alternativ a, debiteras all persontrafik. Övrig särskild avgift för persontrafik baseras på utförd trafik.

För mer information om övrig särskild avgift för persontrafik hänvisas till Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se/banportalen>).

6.1.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresunds- förbindelsen

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

För mer information om passageavgiften hänvisas till Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se/banportalen>).

6.1.1.4 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö

En passageavgift debiteras, i form av en särskild avgift i enlighet med avsnitt 6.1 alternativ a, för tilldelade tåglägen på nedan redovisade sträckor i Stockholm, Göteborg och Malmö, helgfria vardagar mellan kl. 07.00 – 09.00 och kl. 16.00 – 18.00.

Passageavgiften tas ut för respektive sträcka enligt nedan om det tilldelade tågläget i någon del ligger inom de tider som anges ovan. Om flera av nedanstående sträckor passerar tas avgiften ut för respektive sträcka.

Passageavgiften tillämpas på följande sträckor:

- Stockholm C till Karlberg
- Stockholm C till Stockholm Södra
- Göteborg C till Almedal
- Göteborg C till Floda
- Göteborg Marieholm till Kville
- Olskroken till Kville
- Göteborg Marieholm till Olskroken
- Malmö C till Lund
- Malmö C till Lernacken via Fosieby
- Malmö C till Lernacken via Hyllie

Mer detaljerad information som visar sträckorna för passageavgiften kommer att publiceras senast januari 2010.

För mer information om passageavgiften hänvisas till Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se/banportalen>).

6.1.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

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

För mer information om det underlag som de marginalkostnadsbaserade avgifterna baseras på, hänvisas till Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se/banportalen>).

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 Banverkets 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 antal liter diesel.

6.1.2 Bantillträdestjänster enligt 5.3

För tjänsterna Rangerbangårdar, Spår eller spårområde för tågbildning samt Uppställning (se avsnitt 5.3.5 – 5.3.7), tillämpas en särskild avgift i enlighet med avsnitt 6.1, alternativ a. Avgiften baseras på tilldelad, ej avbokad, kapacitet.

6.1.3 Tillträde 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 till en rangerbangård (alla ankommande fordonssätt). 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. I avsnitt 6.3.2.6 redovisas på vilka platser tim- respektive dygnstaxa används. Vid timtaxa debiteras inte den första timmens uppställning, om det av ansökan går att utläsa vad som utgör uppställningens start- respektive slutpunkt. För spår som bokas hela dygn ("0-24") erhålls ingen debiteringsfri timme.

Avgiften för uppvärmning av fordon (el), se avsnitt 5.3.7.3, består av två delar; dels tillgången till anläggning, dels elförbrukning. Underlag för fakturering av elförbrukning baseras på faktisk förbrukning (gäller fordon med elmätare) eller på schabloner. För att beräkna förbrukningen med hjälp av schabloner måste Banverket känna till antal och typ av fordon som är tänkta att nyttja tjänsten. Informationen ska vara Banverket tillhanda innan tjänsten levereras. Förändringar av uppställda fordon som leder till att förbrukningen påverkas med mer än 10 % ska meddelas Banverket.

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

För tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård, se avsnitt 5.4.4.1, samt på Malmö C, se avsnitt 5.4.4.2, tas avgift ut i enlighet med Banverkets självkostnad.

Avgiften för tjänster där Banverket tillhandahåller handläggare (uppställning enligt 5.3.7.2, handläggning av specialtransporter enligt 5.4.5 samt provkörning av fordon enligt 5.5.1) debiteras per timme samt Banverkets självkostnad för eventuella åtgärder som uppstår i samband med handläggningen och transporten.

För information om debitering av övriga tjänster, se under 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 sig av det tilldelade tåggläget, tas marginalkostnadsbaserade avgifter ut i enlighet med avsnitt 6.3.1.5. Avgifterna debiteras efter användning per tågakilometer, bruttotonkilometer och redovisade antal liter diesel. Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för den trafik som sker på Banverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid nyttjande av tåggläde.

Övrig särskild avgift debiteras efter utförd trafik och per bruttotonkilometer.

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

6.2.4 Självkostnadsbaserade avgifter

Självkostnaden är summan av samtliga kostnader, såväl direkta som indirekta, för tillhandahållande av en tjänst. För de aktuella tjänsterna gäller kravet på full kostnadstäckning. Detta innebär att avgifterna sätts så att alla kostnader förenade med verksamheten på några års sikt täcks av avgiftsintäkter.

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

För mer information om de kostnadskomponenter som ingår vid beräkning av självkostnaden för tjänster, hänvisas till Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>)

6.2.5 Underlag för avgiftsberäkning

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer svarar för att senast i samband med varje tågs avgång lämna uppgifter till Banverket i enlighet med vad som anges i bilaga 2.1 "Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång". Dessa uppgifter kommer att ligga till grund för debitering av; övrig särskild avgift för persontrafik, spåravgift och olycksavgift.

I de fall järnvägsföretag och trafikorganisatörer ej lämnar uppgifter om den tågtrafik som ska köras, kommer Banverket dels att ta ut ovannämnda avgifter baserat på summan av den vagnvikt och dragfordonsvikt som uppges i ansökan om kapacitet samt en särskild avgift på 1 000 kronor för det enskilda tågläget som berörs.

Banverket tillämpar ett deklarationsförfarande för vissa uppgifter knutna till nyttjande av tjänst. Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska lämna nödvändiga underlag för avgiftsberäkning.

Nödvändiga uppgifter om tjänster, tex förbrukning av diesel (emissionsavgift) och drivmotorström 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.

Deklarationsblanketten finns på Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se/banportalen>).

6.3 Tariffer

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

6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

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

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.

6.3.1.2 Övrig särskild avgift för persontrafik

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

6.3.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

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

För tåglägen (persontrafik, godstrafik och tjänstetåg) som passerar vissa delar av järnvägsnätet i Stockholm, Göteborg och Malmö helgfria vardagar mellan kl. 07.00 – 09.00 och/eller 16.00 – 18.00 tas en avgift på 300 kr per passage ut.

Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet. Passageavgiften tas ut om tågläget i någon del ligger inom de tider som anges ovan. Se avsnitt 6.1.1.4

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 den trafik som sker på banverkets 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 det trafikutövande som utförts.

6.3.2 Bantillträdestjänster enligt 5.3

6.3.2.1 Användning av utrustning för leverans av drivmotorström

Tjänsten ingår i Banverkets minimipaket av tillträdestjänster.

6.3.2.2 Spårkapacitet vid plattform

Banverket 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

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

6.3.2.4 Rangerbangård

Tjänst	Avgift
Kapacitet på rangerbangård	100 kr per ankommande fordonssätt

Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.2.5 Spår eller spårområde för tåg bildning

Tjänst	Avgift
Spår eller spårområde för tåg bildning	0 kr per påbörjad timme

6.3.2.6 Uppställning

Tjänsten uppställning, se avsnitt 5.3.7, är indelad i två kategorier, uppställning och långtidsuppställning. Avgiften för den förstnämnda är differentierad beroende på plats.

Tjänst	Avgift
Uppställning på platser där timtaxa tillämpas	1 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår. ¹⁾
Uppställning på platser där dygnstaxa tillämpas	15 kr per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår. ²⁾
Långtidsuppställning	Avgiften för tjänsten består av nedanstående komponenter: a) Handläggning av ansökan: 650 kr/timme. ³⁾ b) Eventuella åtgärder i anläggningen: Banverkets självkostnad. ⁴⁾ c) 3 kr per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår

1. Avgift debiteras per påbörjad timme på följande platser; Alvesta, Avesta, Boden, Borlänge, Borås, Duved, Eskilstuna, Falköping, Falun, Fliskär, Grums, Gävle, Göteborg C vid plattform, Göteborg Kville, Göteborg Skandiahammen, Hallsbergs godsbangård, Hallsbergs personbangård, Halmstad rbg, Helsingborg, Herrljunga, Hultsfred, Hässleholm, Jönköping C, Jönköpings godsbangård, Kalmar Central, Karlberg, Karlskrona, Karlstad, Kil, Kristinehamn, Linköping, Luleå, Långsele, Malmö C vid plattform, Malmö Godsbangård, Malung, Mjölby, Mora, Norra bantorget, Norrköping, Nässjö, Oskarshamn, Piteå, Skövde, Stockholm C, Storlien, Sundsvall, Sävenäs rangerbangård, Södertälje Hamn, Tomtebodan, Trelleborg, Trollhättan, Uddevalla, Umeå, Uppsala, Vaggeryd, Varberg, Vislanda, Värnamo, Västervik, Västerås Central, Västerås Västra, Växjö, Ånge, Älmhult, Örebro Central, Östersund C.
2. På platser där timtaxa ej tillämpas debiteras avgift per påbörjat dygn.
3. Timpriset utgör en prisindikation (baserat på priset år 2010), se avsnitt 6.2.4.
4. Debiteras i efterskott då kostnader som kan härledas till leverans av tjänsten uppstått.

Uppställning på platser där tim- eller dygnstaxa tillämpas debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.3 Tillträde till angränsande faciliteter enligt 5.3

6.3.3.1 Tillgång till plattform

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

Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.3.2 Tillgång till anläggningar inom godsterminal

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

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvarmepost, lokvarmepost eller diesellokvarmepost	30 kr/påbörjat dygn ¹ + elförbrukning enligt schablon.
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon med elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn ¹ + självkostnad för förbrukad el ²
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon utan elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn ¹ + elförbrukning enligt schablon.

¹. Prisindikation.

². Omfattas av debitering för drivmotorström

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

Järnvägsnätsbeskrivning 2011 kap 6, Avgifter,
Samrådsutgåva

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

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 = 1302
- 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 Bromsprovingsanläggning

Tjänst	Avgift
Tillgång till bromsprovingsanläggning 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

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 el per fordon. För järnvägsföretag som har Banverkets mätare med tidsupplösning, sänder mätaren alla mätdata direkt till Banverkets avräkningssystem.

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

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

Exempel på beräkning av energiförbrukning och kostnad

Förutsättningar

- Vagnslasttåg: 19,5 Wh/bruttotonkilometer
- Tågvikt (tågvikt för godståg inkl. last och för persontåg exkl. resenärer): 1000 ton
- Sträcka: 500 km
- Prognostiserat pris inklusive elcertifikat för 2009: 69,3 öre/kWh

Beräkning

- Förbrukning: $1\ 000\ \text{ton} \times 500\ \text{km} \times 19,5\ \text{Wh/bruttotonkilometer} / 1\ 000 = 9\ 750\ \text{kWh}$
- Kostnad: $9\ 750\ \text{kWh} \times 69,3\ \text{öre/kWh} = 6\ 757\ \text{kr}$

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 Banverkets 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 Banverkets 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 skall man räkna med det ordinarie förlustpåslaget, 8,8 öre/kWh om dessa fordon 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 respektive järnvägsföretag kommer att debiteras med kommer att variera beroende på hur många fordon med tidsupplöst mätare vi har i systemet och när på dygnet dessa fordon kör.

Från och med 2009 debiterar Banverket järnvägsföretagen med det aktuella elpriset inklusive nätavgifter timme för timme. Fordon som har mätare med tidsupplösning kommer att bli debiterade det faktiska elpriset timme för timme. Övriga järnvägsföretag debiteras med det medelpris som blir efter det att den tidsupplösta volymen och kostnaden räknats av. Förlustpåslaget (Omformnings- och överföringsförluster) varierar beroende på fordonstyp och beräknas enligt nedanstående tabell.

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc-Lok	E x 1,08
Ma-lok	E x 1,07
IORE	E
Dm-lok	E x 1,13
HR 241	E
HR 441	E
HR 142	E x 1,07
HR 161	E x 1,10
X2	E
X3	E
X31-32	E
X40	E
X50-53	E
X60	E
X1	E x 1,03
X10-14	E x 1,03

* E = normalt förlustpåslag (För 2010 är E lika med 1,16)

När en månad är debiterad kommer Banverket 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 Banverket 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 Banverket måste köpa ökar från år till år. Det prognostiserade priset för drivmotorström 2011 meddelas den 31 oktober 2010.

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

6.3.4.2 Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård

För tågbildningstjänster tas avgift ut i enlighet med Banverkets självkostnad. Avgifter nedan ska betraktas som preliminära (prisindikation) fram till dess att den faktiska avgiften publiceras, se avsnitt 6.2.4. Priserna är uträknade utifrån en total volym av 250 000 vagnar och 10 000 ankommande respektive avgående tåg. Avgiften kommer att baseras på såväl tilldelad (Hrbg IN och Hrbg UT) som nyttjad tjänst (Hrbg R och Hrbg G).

Tjänster som ska beställas.

Tjänst	prisindikation
Hrbg IN Mottagning ankommande tåg/växling	1 000 kr per tåg
Hrbg UT Iordningsställande av avgående tåg/växling	1 000 kr per tåg
Hrbg R Rangering av vagn	100 kr per vagn
Hrbg G Tilläggstjänst till Hrbg R	+50 kr per vagn

För varje vagn debiteras dessutom en timtaxa 2 kr per vagn och timme

Förutom de beställda tjänsterna kommer tillkommande avgifter att tas ut för:

Avgift		prisindikation
Hrbg Rep	Rangering och bortforsling av skadad vagn samt hämtning åter.	+50 kr per vagn
Hrbg Plan	Vagn kan inte växlas över vall	+50 kr per vagn
Hrbg U	Uppställning av vagn	+50 kr per vagn

Avgiften ovan hänförs till det järnvägsföretag som ankommer med vagnen.

6.3.4.3 Funktion för samordning av operativ produktionsplanering (koordinator) på Malmö central

På Malmö central kan Banverket komma att tillhandahålla en funktion för samordning av operativ produktionsplanering (koordinator), se avsnitt 5.4.4.2. En prisindikation per fordon rörelse som hanteras av koordinator, är drygt 200 kr. Prisindikationen grundar sig på tilldelningen och entreprenadkostnaden för koordinatören tågplaneperiod 2009. Avgiften ska betraktas som preliminär (prisindikation) fram till dess att den faktiska avgiften publiceras, se 6.2.4. Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.4.4 Tjänster gällande specialtransporter

Banverket debiterar en handlägningskostnad 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 ansökan om transportvillkor för specialtransport	750 kr/timme ¹⁾
Eventuella åtgärder som kan uppstå i samband med handläggning och i samband med transporten	Banverkets självkostnad

¹⁾ Timpriset utgör en prisindikation (baserat på priset år 2010), se avsnitt 6.2.4.

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

Avgiften för tågläge tas ut i enlighet med avsnitt 6.3.1.

För mer information om de kostnadskomponenter som ingår vid beräkning av självkostnaden för tjänster gällande specialtransporter, hänvisas till Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

6.3.5 Extra tjänster

6.3.5.1 Telekommunikationsnät

För information om avgifter kopplade till Banverkets telekommunikationsnät hänvisas till Banverket ICT på Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se>).

Kontaktuppgifter till Banverket ICT framgår av bilaga 1.1.

GSM-R

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

6.3.5.2 Utökad trafikinformation via utrop och skyltning

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

6.3.5.3 Utbyte av trafikinformation

Tjänst	Avgift
Utbyte av trafikinformation	0 kr/månad

6.3.5.4 Teknisk kontroll av fordon

Tjänst	Avgift
Tillgång till detektorinformation	0 kr/månad

6.3.5.5 Provkörning av fordon på Banverkets järnvägsnät

Tjänst	Avgift
Handläggning av ansökan om provkörning av fordon	750 kr/timme ¹⁾
Eventuella åtgärder som uppstår i samband med handläggning och i samband med provkörning	Banverkets självkostnad

¹⁾Timpriset utgör en prisindikation (baserat på priset år 2010), se avsnitt 6.2.4.

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

Avgiften för tågläge tas ut i enlighet med avsnitt 6.3.1.

För mer information om de kostnadskomponenter som ingår vid beräkning av självkostnaden för provkörning av fordon, hänvisas till Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

6.4 Incitament för högre kvalitet

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

Banverket erbjuder alla järnvägsföretag och trafikorganisatörer möjlighet att träffa en överenskommelse (incitamentsavtal) för förbättrad punktlighet, enligt en gemensam modell. Modellen publiceras senast januari 2010.

6.5 Reklamation

6.5.1 Förseningar/inställda tåg p.g.a. banarbeten

Se JNB 2011, del 2, kapitel 5, punkt 19 samt 20.

6.5.2 Förseningar/inställda tåg till slutstation

Vid leverans av tåglägen registrerar Banverket fortlöpande alla eventuella förseningar på olika orsakskoder. Järnvägsföretag och trafikorganisatörer har rätt att reklamera tåglägen som försenats till slutstation på grund av fel orsakade av Banverket. En lista med de förseningsorsaker (orsakskoder) som Banverket svarar för publiceras senast januari 2010.

Där det finns fler förseningsorsaker kommer ersättning att betalas ut om Banverket sammantaget har orsakat fler förseningsminuter än järnvägsföretagen eller trafikorganisatörerna.

För tågläge på sträckor med tåglägesavgift basnivå utgår ersättning i samband med reklamation om tågläget sammantaget försenats med minst 30 minuter till slutstation. För tågläge på sträckor med tåglägesavgift högnivå gäller motsvarande vid förseningar med minst 15 minuter.

Vid reklamation utgår ersättning motsvarande tåglägesavgiften för aktuell sträcka multiplicerad med den eller de ersättningsfaktorer (högnivå och/eller basnivå) som speglar tåglägets försening till slutstation, se tabell nedan.

Ersättningsfaktorer

Försening	Högnivå	Basnivå
0 – 14 min	0	0
15 – 29 min	1	0
30 – 59 min	5	1
60 min och mer	10	2
Inställt tåg	10	2

Den ersättning som Banverket erbjuder vid reklamation 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 min försening (då banverket har orsakat hela eller majoriteten av den totala förseningen)	91 km x 0,27 kr =24, 57 kr	1 (basnivå)	Tåglägesavgift (24,27 kr) x Ersättningsfaktor(1) = 24,57 kronor
Falun-Göteborg via Hallsberg (då banverket har orsakat hela eller majoriteten av den totala förseningen)	Basnivåsträckan Falun-Hallsberg: 219 km x 0,27 kr =59,13 kr	1 (basnivå)	Tåglägesavgift basnivå (59,13 kr) x Ersättningsfaktor basnivå (1) +
	Högnivåsträcka Hallsberg-Göteborg: 258 km x 1,67 kr =430,86 kr	5 (basnivå)	Tåglägesavgift högnivå (430,86 kr) x Ersättningsfaktor högnivå (5) = 2 213,43 kronor

6.6 Reduktion av avgifter för viss trafik

6.6.1 Museitrafik

Museitrafik som utförs av ideella museiföreningar får fullständig reduktion rörande tåglägesavgifter (6.3.1.1), särskild avgift för persontrafik (6.3.1.2), passageavgifter vid Stockholm, Göteborg och Malmö (6.3.1.4) samt de marginalkostnadsbaserade avgifterna (6.3.1.5). En förutsättning för detta är att tågläge ansöks i ad hoc-processen, se avsnitt 4.2.3.

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

6.7 Bokningsavgift

Banverket kommer troligtvis att definiera tågläges- och passageavgifter som bokningsavgifter. Av detta följer att Banverket har rätt att ta ut hela eller delar av dessa avgifter även om tågläget avbokas. Banverkets ambition är att införa incitament för verkets kunder som stödjer ett effektivt nyttjande av det järnvägsnät som Banverket förvaltar och den marknadsöppning inom järnvägstrafiken som riksdagen beslutat.

6.8 Förändringar av avgifter

Banverket bedriver ett utvecklingsarbete kring verkets avgiftssättning för att på ett bättre sätt möta marknaden och de olika marknadssegmentens behov. Banverket bedömer att verket inom de närmaste åren kommer att kunna presentera ny kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader samt ett vidareutvecklat synsätt för differentiering av verkets tjänster och priser. Banverket kommer att införa prispförändringarna successivt. Förslag till förändringar kommer att behandlas i det samrådsförfarande som ingår i framtagandet av framtida järnvägsnätsbeskrivningar eller i avvikelsemeddelanden.

Avgifter för uppställning kommer successivt att gå mot timdebitering på allt fler platser (se 6.3.2.6).

Banverket bedömer att utvecklingen av banavgifterna kommer att innebära en avgiftsnivå motsvarande ca 1 000 Mkr år 2013, exklusive införandet av brukaravgifter. Nivån kommer att förändras stegvis fram till 2013.

6.9 Debitering

Samtliga avgifter betalas mot faktura från Banverket. Fakturaunderlaget grundas på;

- lämnade uppgifter och underlag,
- tilldelad kapacitet,
- nyttjade tjänster, samt
- Banverkets självkostnader/marknadspris.

Om uppgifter/underlag inte inkommer till Banverket inom den period som anges i avsnitt 6.2.5, kommer Banverkets 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. Kunden svarar själv för utskrift av elektroniskt underlag på paper eller konvertering av underlag till den form som kunden önskar.

Om kunden ifrågasätter någon del av en faktura, ska denne ändå betala resten av fakturan, för att undvika dröjsmålsränta.

För att minimera kreditriskerna förbehåller sig Banverket 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 Banverket på ett tillfredsställande sätt. Andra betalningsvillkor än 30 dagar från fakturadatum kan även krävas i fall där Banverkets rutiner för kreditvärdering av företag kräver detta.

Betalningsansvarig är det företag som tecknar avtal om tilldelad tjänst