

Uppdateringar

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

Uppdatering	Infört
Samrådsutgåva	2010-10-04

Innehållsförteckning

6	Avgifter.....	2
6.1	Avgiftsprinciper.....	2
6.1.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)	4
6.1.2	Bantillträdestjänster enligt 5.3	7
6.1.3	Tillgång till angränsande faciliteter (5.3).....	7
6.1.4	Tilläggstjänster (5.4)	7
6.1.5	Extra tjänster (5.5).....	8
6.2	Avgiftssystem	8
6.2.1	Tågläges- och passageavgifter	8
6.2.2	Bantillträdestjänster och övriga tjänster.....	8
6.2.3	Marginalkostnadsbaserade avgifter, övrig särskild avgift för persontrafik och avgift för godstrafik vid passage av Öresunds-förbindelsen..	9
6.2.4	Självkostnadsbaserade avgifter	9
6.2.5	Underlag för avgiftsberäkning	9
6.3	Tariffer.....	10
6.3.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)	10
6.3.2	Bantillträdestjänster enligt 5.3	11
6.3.3	Tillträde till angränsande faciliteter enligt 5.3	12
6.3.4	Tilläggstjänster enligt 5.4.....	15
6.3.5	Extra tjänster	18
6.4	Incitament för högre kvalitet	19
6.5	Reduktion av avgifter för viss trafik.....	20
6.5.1	Museitrafik	20
6.6	Bokningsavgift	20
6.7	Förändringar av avgifter	20
6.8	Debitering	21

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).

Underlagsrapport

Underlagsrapport som visar hur avgifterna tagits fram finns på Trafikverkets webbplats... (länk meddelas senare)

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 2012.

När järnvägsfordon används för tillsyn eller underhåll av Trafikverkets 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 tas dock avgift ut enligt avsnitt 6.3.1.1, 6.3.1.4 och 6.3.1.5.

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 de olika sträckorna för respektive nivå beskrivna.

6.1.1.2 Övrig särskild avgift för persontrafik

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

6.1.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresunds-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 klockan 7.00–9.00 och 16.00–18.00 (se bilaga 4.3, Trafikkalender),

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

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

6.1.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

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

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 trafikolymer. 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.

Avgiften varierar även med fordonets miljöklass. Reducerad avgift tas ut för de fordon som uppfyller EU:s standard för steg IIIA eller steg IIIB enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 1997/68/EG ändrat genom direktiv 2002/88/EG samt 2004/26/EG om avgaskrav för motorvagnar och lok.

För att få reducerad avgift krävs att järnvägsföretag och trafikorganisationer har ett typgodkännande från Transportstyrelsen, där kraven för ovan nämnda steg uppfylls.

Fordonsnummer och förbrukat antal liter diesel per fordonsindivid redovisas genom självdeklaration.

6.1.2 Bantillträdestjänster enligt 5.3

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

6.1.3 Tillgång till angränsande faciliteter (5.3)

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

6.1.4 Tilläggstjänster (5.4)

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

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 tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård, se avsnitt 5.4.4.1, samt eventuellt tillkommande tågbildningstjänster, 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 tåg-kilometer, 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 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.

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 av övrig särskild avgift för persontrafik, spåravgift och olycksavgift.

Om järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna inte lämnar uppgifterna, tar Trafikverket ut dels ovannämnda avgifter baserat på summan av den vagnvikt och dragfordonsvikt som uppges i ansökan om kapacitet, dels en särskild avgift på 1 000 kronor för det berörda tågläget.

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

Nödvändiga uppgifter, till exempel fordonnummer och förbrukat antal liter diesel, förbrukning av el för uppvärmning och drivmotorström, ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna nyttjats. Järnvägsföretagen och trafikorganisatorerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll, däribland typgodkännande från Transportstyrelsen.

Deklaration sker via ett webbgränssnitt på Trafikverkets webbplats ([info länk](#)). Användarbehörighet krävs och söks enligt rutiner som finns angivna på Trafikverkets webbplats.

6.3 Tariffer

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

6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

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

6.3.1.1 Tåglägesavgifter

För tågläge tas avgifter ut enligt följande:

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

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

6.3.1.2 Övrig särskild avgift för persontrafik

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

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

Passageavgiften i Stockholm, Göteborg och Malmö är 175 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, bas	0,92 kr/liter diesel
Emissionsavgift dieseldrivna loktåg, miljöklassade steg III A	0,64 kr/liter diesel
Emissionsavgift dieseldrivna loktåg, miljöklassade steg III B	0,56 kr/liter diesel
Emissionsavgift dieseldrivna motorvagnar, bas	0,88 kr/liter diesel
Emissionsavgift dieseldrivna motorvagnar, miljöklassade steg IIIA	0,56 kr/liter diesel
Emissionsavgift dieseldrivna motorvagnar, miljöklassade III B	0,49 kr/liter diesel

Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för all trafik på Trafikverkets järnvägsnät, inte bara förbrukningen vid nyttjande av tågläge. För miljöklassade fordon ska fordonsnummer och förbrukat antal liter diesel per fordonsindivid anges på självdeklarationen.

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 Rangerbangård

Tjänst	Avgift
Kapacitet på rangerbangård	50 kr per ankommande fordonssätt

Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.2.5 Spår eller spårområde för tågbildning (Utgår - Tjänsten tillhandahålls ej.)

Tjänst	Avgift
Spår eller spårområde för tågbildning	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.

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. 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 Tillgång till anläggningar inom godsterminal

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

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

6.3.3.3 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost	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
Specialvagnar	1,3	7,6
X1–X14	11,2	22
X2 lok	3	3
X2 vagn	5	12
X31	5	18
X50–53	5	15
Rc lokvärme	2,5	2,5
Dieselmotorvagn Y1	5	10
Dieselmotorvagn Y2, Y31-32	5	18

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

Exempel på beräkning av energiförbrukning per fordonstyp

- Fordonstyp: Regina X50–53
- Uppställningstid: 6 timmar/dygn= 42 timmar/vecka
- Antal veckor i perioden april–oktober= 31
- Antal veckor i perioden november–mars=21
- Totalt antal timmar i perioden april–oktober = 42 timmar/vecka x 31 veckor = 1 302
- Totalt antal timmar i perioden november–mars= 42 timmar/vecka x 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 2010) = 67,2 öre/kWh
- Summa kostnad för energiförbrukning: 19 740 kWh x 67,2 öre/kWh = 13 265 kr

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

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

6.3.3.4 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 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 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 inklusive last och för persontåg exklusive resenärer): 1 000 ton
- Sträcka: 500 km
- Prognostiserat pris inklusive elcertifikat för 2010: 67,2 öre/kWh

Beräkning

- Förbrukning: $1\ 000\ \text{ton} \times 500\ \text{km} \times 19,5\ \text{Wh/bruttotonkilometer} / 1\ 000 = 9\ 750\ \text{kWh}$

- Kostnad: 9 750 kWh x 67,2 öre/kWh = 6 552 kr

Bedömning av framtida pris för tillhandahållande av drivmotorström

Prisindikation för leverans av drivmotorström under 2012 är 62,0 öre/kWh för elström och 5,1 öre/kWh för elcertifikat, totalt 67,1 öre/kWh.

I det prognostiserade priset 62,0 öre/kWh ingår följande komponenter: elpris 46,0 öre/kWh (i detta pris ingår Trafikverkets självkostnad för att tillhandahålla tjänsten), nätavgifter 8,0 öre/kWh samt påslag för genomsnittliga förluster 8,0 öre/kWh (E=1,16). Äldre fordon som belastar Trafikverkets elnät hårdare kommer att få ett förlustpåslag enligt tabellen nedan:

Ma-lok samt HR142	13,0 öre/kWh
Dm-lok	16,8 öre/kWh
HR 161	14,9 öre/kWh
X1 samt X10–14	10,5 öre/kWh
Rc-lok	13,7 öre/kWh

För fordon som inte finns med i denna tabell används det ordinarie förlustpåslaget 8,6 öre/kWh om fordonen är av en modern typ med effektfaktor 1. Äldre fordon som inte finns i denna tabell kommer att få ett förlustpåslag som är högre, i likhet med de fordon som finns i ovanstående tabell.

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

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

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc-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 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 2012 meddelas den 31 oktober 2011. Priset publiceras på Trafikverkets webbplats.

[Infoga ny länk](#)

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

6.3.4.2 Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård

För tågbildningstjänster tas avgift ut enligt Trafikverkets självkostnad. Avgiften kommer att baseras på såväl tilldelad (Hrbg IN och Hrbg UT) som nyttjad tjänst (Hrbg G).

Tjänster som ska beställas

Tjänst		Avgift
Hrbg IN	Mottagning ankommande tåg/växling	3 100 kr per tåg ¹⁾
Hrbg UT	lordningsställande av avgående tåg/växling	2 200 kr per tåg ¹⁾
Hrbg G	Tilläggstjänst	Priset räknas ut för respektive tåg och typ av gruppning enligt särskild offert.

¹⁾ Prisindikation.

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	+55 kr per vagn ¹⁾

¹⁾ Prisindikation.

Avgiften debiteras det järnvägsföretag som ankommer med vagnen.

6.3.4.3 Tjänster gällande specialtransporter

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

Tjänst	Avgift
Handläggning vid ansökan om transportvillkor för specialtransport	1 000 kr/timme ¹⁾
Handläggning vid ansökan om transporttillstånd för specialtransport	0 kr/timme
Eventuella åtgärder i samband med handläggningen och transporten	Trafikverkets självkostnad

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

Avgiften för handläggning och åtgärder i samband med specialtransporten, 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.

www.trafikverket.se/ict-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 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 Trafikverkets järnvägsnät

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

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

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

Avgiften för tågläge med mera tas ut enligt avsnitt 6.3.1.

6.4 Incitament för högre kvalitet

Kommentar:

Riksdagen kommer med stor sannolikhet att besluta om ändringar i järnvägslagstiftningen under hösten 2010, och Trafikverket bedömer att dessa förändringar kommer att träda i kraft från 1 januari 2011. Det handlar bland annat om krav på verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter. Trafikverket utvecklar i dialog med branschen incitament för bättre kvalitet (verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter) som ska vara förenliga med de kommande ändringarna av lagstiftningen. Trafikverket planerar att genomföra ett separat samråd för dessa delar, och publicerar därför inte något förslag till text under detta avsnitt.

6.5 Reduktion av avgifter för viss trafik

6.5.1 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.

6.6 Bokningsavgift

Kommentar:

Trafikverkets ambition är att införa incitament som stödjer ett effektivt nyttjande och bättre kvalitet i järnvägssystemet. Dessa incitament syftar även till att stödja den marknadsöppning inom järnvägstrafiken som riksdagen beslutat.

Riksdagen kommer med stor sannolikhet att besluta om ändringar i järnvägslagstiftningen under hösten. Trafikverket bedömer att dessa förändringar med stor sannolikhet kommer att träda i kraft från 1 januari 2011. Det handlar bl.a. om införande av krav på verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter. Trafikverket utvecklar i dialog med branschen incitament för bättre kvalitet (verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter) som ska vara förenlig med de kommande ändringarna av lagstiftningen. Trafikverket planerar för att i dessa delar genomföra ett separat samråd, varför verket inte publicerar något förslag till text under detta avsnitt.

6.7 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 järnvägstrafikens 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.

Under 2013 avser Trafikverket att införa en banavgift (brukaravgift) för att finansiera ERTMS-R-investeringar på Hargshamnbanan, Örbyhus–Hallstavik. Trafikverket kommer att samråda om detta under 2011.

6.8 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 trafikorganisatorerna 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.