

6. Priser

6.1 Prisprinsipper

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6.

Prisprinsippene for den minste pakken med tjenester kan oppsummeres på følgende måte:

- a) Prisene fastsettes til den kostnad som oppstår som en direkte følge av den enkelte togtjenesten; et marginalkostnadsprinsipp – jf. jernbaneforskriften § 6-2 (3)
- b) Prisene kan gjenspeile kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet i perioder med overbelastning – jf. jernbaneforskriften § 6-2 (4)
- c) Det kan tas hensyn til miljøkostnader som følger av den enkelte togtjenesten, herunder også støy – jf. jernbaneforskriften § 6-2 (5)

Det finnes noen unntak fra de generelle bestemmelsene:

- d) Full dekning av IFs kostnader kan aksepteres hvis markedet tåler dette, og at det er forenlig med prinsipper om effektivitet, innsyn og likebehandling – jf. jernbaneforskriften § 6-3
- e) For særskilte investeringsprosjekter kan det tas hensyn til den langsiktige kostnaden ved slike prosjekter. Det kan også tas hensyn til deling av risiko knyttet til nye investeringer – jf. jernbaneforskriften § 6-2 (7)
- f) Rabatter knyttet enten for stimulans av nye tjenester eller oppmuntring til trafikk på underutnyttede banestrekninger – jf. jernbaneforskriften § 6-4

Ut fra reglene vil det være mulig å skille mellom ulike markeder. Men innenfor det enkelte marked må det praktiseres likebehandling. Videre kan det innføres rabattordninger etter jernbaneforskriften § 6-4, men disse kan bare gjelde priser som innkreves for en bestemt del av infrastrukturen.

I tråd med EU-forordning 2015/909 Artikkel 6 (denne er foreløpig ikke inntatt i EØS-avtalen) har Bane NOR valgt en økonometrisk metode for å beregne de direkte enhetskostnadene / marginalkostnadene knyttet til levering av den minste pakken av tjenester og tilgang til serviceanlegg. For nærmere informasjon vises det til [Bane NORs implementeringsplan](#) som ble sendt Statens jernbanetilsyn 14. juli 2017.

Ordninger for bedring av ytelse er implementert fra og med 1. januar 2017, se punkt 6.5. Se også vedlegg 4 til AST.

Prisjusteringer de neste 5 år er basert på hovedrevisjoner hvert fjerde år – første revisjon vil skje senest i 2021. Revisjonen vil skje i samråd med togselskapene og myndighetsorganene Statens jernbanetilsyn og Jernbane-direktoratet. I de mellomliggende årene vil prisene bli indeksjustert fra et år til det neste; se nærmere beskrivelse i avsnitt 6.6.

Prisprinsippene for servicetjenester kan oppsummeres på følgende måte:

Dersom tjenestene er undergitt prisregulering i samsvar med bestemmelsene i jernbaneforskriften §

6-9 (2) eller (3), kan disse maksimalt prises til kostnaden ved å yte den spesifikke tjenesten med tillegg av en rimelig fortjeneste. Se nærmere omtale i avsnitt 6.1.3.

Reservasjonsavgift:

Bane NOR har etablert reservasjonsavgift for kapasitet som er tildelt, men som ikke brukes, se punkt 6.4.2.

6.1.1 Den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften §§ 6-2 – 6-5.

Den minste pakken med tjenester omfatter de tjenestene som er listet opp i kapittel 5.2. De vil bli priset ut fra punktene a), b) og d) ovenfor.

6.1.2 Tilgang til serviceanlegg

Jf. jernbaneforskriften §§ 6-2 og 6-9 (2).

Tilgang til Bane NORs serviceanlegg som beskrevet i Network Statement kapittel 5.3 er marginalkostnadspriset på samme måte som den minste pakken med tjenester, jf. kapittel 6.1.1.

Tilgang til serviceanlegg eiet av andre enn Bane NOR, kan vedkommende eier prise til selvkost etter jernbaneforskriften § 6-9 (2).

Det vises også til [Bane NORs tjenestekatalog](#) som ble utarbeidet for Samferdselsdepartementet i forbindelse med jernbanereformen.

6.1.3 Tjenester i serviceanlegg

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (2).

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tjenester i Bane NORs serviceanlegg som beskrevet i kapittel 5.3, og disse prises til selvkost inklusiv en rimelig fortjeneste. For nærmere informasjon om prinsippene for prisfastsettelse m.m. AST punkt 13.3.

6.1.4 Tilleggstjenester

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (3).

Bane NOR fastsetter priser for bruk av tilleggstjenester. I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til selvkost inklusiv en rimelig fortjeneste. For nærmere informasjon om prinsippene for prisfastsettelse m.m. AST punkt 13.4.

6.1.5 Ekstratjenester

Jf. jernbaneforskriften § 6-9 (3)

Bane NOR fastsetter priser for bruk av ekstratjenester. I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til selvkost inklusiv en rimelig fortjeneste. For nærmere informasjon om prinsippene for prisfastsettelse m.m. AST punkt 13.4.

6.1.6 Andre tjenester

Bruk av andre tjenester krever særskilt avtale med Bane NOR eller den som leverer tjenesten og pris vil være fastsatt i den aktuelle avtalen. Som hovedregel vil andre tjenester som Bane NOR yter til JBF prises til markedsvilkår.

6.2 Prissystem

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6.

6.2.1 Den minste pakken med tjenester

Jf. jernbaneforskriften kapittel 6 (§§ 6-1 til 6-5), direktiv 2012/34/EU og gjennomføringsforordning 2015/909/EU.

Avgiftsordningen består av to komponenter, hvor den ene delen er knyttet til bruk av infrastrukturen (sporpris), og den andre er knyttet til bruk av kapasitet på overbelastet del av jernbanenettet (kapasitetspris).

Sporprisen er også spesifisert på henholdsvis person- og godstrafikk, samt ulike markedsområder innenfor disse.

Avgiften gir JBF rett til den minste pakken med tjenester slik denne er definert i AST punkt 9.1.1.

6.2.1.1 Sporprisen

6.2.1.1.1 Grunnprisen

Avgiftene for tilgang til minstepakken med tjenester (jf. jernbaneforskriften §§ 4-1 og 6-2) og tilgang til serviceanlegg skal fastsettes til kostnaden som oppstår «som en direkte følge av den enkelte togtjenesten». Bane NOR legger til grunn at begrepet «direkte følge» kan forstås som et *marginalkostnadsprinsipp*. Videre benytter forskriften et «skal-begrep» (§ 6-2 (3)), og dette forstås som en *minimumsbetaling*.

Bane NOR har gjennomført en økonometrisk analyse basert kostnader knyttet til korrektivt (feilretting) og forebyggende vedlikehold av infrastrukturen og trafikkbelastning målt i brutto

tonnkilometer. Dette er i tråd med EU-forordning 2015/909. Både kostnader og trafikkbelastning er målt pr. banenummer for årene 2014-2016. I den økonometriske modellen er det tatt hensyn til at banene har ulik teknisk utforming i form av antall sporveksler, tunneler, hastigheter mv. Modellen opererer med to produkter/tjenester, persontogtrafikk og godstogtrafikk. Beregningene er dokumentert i [Bane NORs implementeringsplan](#) av 14.07.2017, samt egen dokumentasjonsrapport vedrørende påslag i sporprisen danner grunnlaget for de prissatser som er spesifisert i avsnitt 6.3.1.

6.2.1.1.2 Kapasitetsprisen

Jernbaneforskriften § 6-2 (4) gir grunnlag for et tillegg i prisen slik at den gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet. For at en kapasitetspris skal ha reell effekt, må banestrekningen trafikkeres av flere togselskap/-konsern. Der kun ett togselskap/-konsern opererer, må dette uansett prioritere hvilke tog som det vil kjøre og ikke. Økonomene benevner dette med at kapasitetskostnaden deres allerede er internalisert i togselskapets/-konsernets egen bedriftsøkonomi. Med flere togselskap/-konsern på samme strekning er eventuell kapasitetskostnad ikke internalisert. Formålet med en kapasitetspris er derfor nettopp å internalisere kapasitetskostnaden i togselskapenes/-konsernenes egen bedriftsøkonomi. På denne måten får man samsvar mellom samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk riktig fordeling av kapasiteten. Kapasitetsprisen har sitt motsvar i køprising på veier.

Tillegget er et signal om at transport av større verdi bør gis prioritet over transport av mindre verdi i konflikter hvor de prioriteringskriteriene ikke nødvendigvis gir samme resultat. Prisen er ikke basert på de kapasitetskostnader et JBF påfører de andre i det aktuelle geografiske området.

I 2017 ble det innført en kapasitetspris i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Både i dag og i framtiden vil det være kun et JBF mellom Ganddal og Stavanger, og det er følgelig ikke samfunnsøkonomisk riktig å ha en kapasitetspris i dette området, da eventuell kapasitetsmangel er internalisert hos vedkommende JBF. Når Ulriken-prosjektet er ferdig, og det er dobbeltspor mellom Arna og Bergen er det neppe kapasitetsmangel i dette området. Trafikkvolumet i Trondheim er begrenset, og Bane NOR ser det lite hensiktsmessig å ha egen kapasitetspris i dette området.

Det er kun i Osloområdet hvor kapasitetsmanglene bør medføre en kapasitetspris. Så lenge kapasiteten i dette området ikke auksjonerer bort, bør prisen gi et signal til de aktuelle søkerne om at for enkelte tider av døgnet, vil gjennomkjøring i dette området medføre en merkostnad for søkeren. Prisen gjelder alle søkere og alle typer tog; herunder også tomtog i posisjoneringskjøring.

Kapasitetsprisen vil faktureres de tog som i henhold til ruteplanen ankommer Oslo S i morgenrushet og de tog som har avgang fra Oslo S i ettermiddagsrushet. For dagene mandag til og med fredag vil rushtid defineres som:

- Morgenrush: kl. 07:00 – 09:00
- Ettermiddagsrush: kl. 15:00 – 17:00

6.2.1.1.3 Miljøtillegg

Videre kan avgiften ta hensyn til de miljøkostnadene – herunder støy – som togtrafikken genererer for tredje person. Det ligger ikke i dette at man, som en permanent ordning, kan justere ned avgiftene (kompensere) som følge av manglende priser for andre transportmidler. Bane NOR har ikke funnet gode løsninger for fastsettelse av avgift vedrørende miljøkostnader, men avgiftslegging av støy som

følge av gammel bremseteknologi vil bli vurdert nærmere. I denne sammenheng vil det også bli vurdert positive incitamenter.

6.2.1.1.4 Full kostnadsdekning

Det fastsettes påslag for å oppnå full kostnadsdekning dersom markedet tåler det. Med full kostnadsdekning forstås dekning av både faste og variable (indirekte og direkte) vedlikeholdskostnader. Avgiftene kan ikke få større påslag slik at et eller flere markedssegment «faller fra». Ved eventuelle påslag skal Bane NOR analysere hvilke markedssegmenter dette er relevant for. Forskriften gir nærmere regler for hvordan markedssegmentene kan deles opp. Markedssegmenteringen skal revideres minst hvert femte år.

Bane NOR har vurdert de markedsområder som er aktuelle i en norsk sammenheng. Områdene tar utgangspunkt i et skille mellom gods- og persontrafikk. Nedenstående figur viser de vurderte områdene.



Innen godstrafikk

I en norsk sammenheng kan det være aktuelt å skille ut industrielle systemtog som eget markedsområde utover kombi-/vognlastsegmentet. Men også innenfor dette segmentet (tømmer, malm og farlig gods) er det ulik evne og vilje til å betale mer enn marginalkostnaden.

Tømmernæringen opererer med trange økonomiske marginer, og det vil være stor fare for bortfall av trafikken dersom avgiftene settes høyere enn marginalkostnaden.

Noe tilsvarende vil også gjelde transport av farlig gods. Det er også et samfunnsmessig ønske at slike transporter går på jernbane framfor på veg.

Malmvirksomhetene har tradisjonelt hatt stor betalingsevne. Denne transporten har også tidligere blitt belastet med infrastrukturavgift når togene framføres med mer enn 25 tonn akseltrykk.

Innen persontrafikk

Som jernbaneforskriften § 6-3 legger opp til er en differensiering mellom den trafikken som inngår i avtale med statlige og/eller regionale trafikkorganer, og hvor det er knyttet en betaling for tjenesten(e); her kalt «PSO»; og annen persontrafikk. Innenfor annen persontrafikk vil det også være aktuelt å differensiere mellom tog-produkter som har rutemessig stopp på hovedflyplass; her kalt «Hovedflyplass»; og annen persontransport.

Dagens persontransport til Oslo Lufthavn Gardermoen dekkes både av tog med kjøpsavtale og tog uten kjøpsavtale. En utskillelse av denne trafikken som eget markedsområde må innebære samme avgift for alle tog som betjener Hovedflyplassen.

Banestrekninger - baneinndeling

Marginalkostnadene er ikke en konstant størrelse over hele nettet. Marginalkostnadsberegningene bekrefter dette. Nedenstående tabell viser den inndeling i strekninger som foreslås og som kan kombineres med ovenstående markedsdifferensiering.

Tabell 0-1: Inndeling av banene i Norge

Banestrekning	Definisjon
Oslo lokal	Drammen - Asker - Lysaker - Oslo S - Etterstad - Gardermoen - Eidsvoll
	Lysaker - Asker; Oslo S - Grefsen
	Oslo S - Lillestrøm - Eidsvoll
	Oslo S - Ski - Rakkestad
Oftbanen	Narvik - Riksgrensen
Øvrige strekninger	Eidsvoll - Hamar - Lillehammer
	Ski - Fredrikstad - Sarpsborg - Halden - Kornsjø (Vestre linje)
	Drammen - Tønsberg - Skien
	Drammen - Hokksund - Kongsberg - Kristiansand - Stavanger
	Skien - Hjuksebø - Notodden
	Nelaug - Arendal
	Hokksund/Roa - Hønefoss - Bergen
	Myrdal - Flåm
	Grefsen - Roa - Gjøvik
	Lillehammer - Dombås - Trondheim
	Lillestrøm - Kongsvinger - Riksgrensen
	Trondheim - Hell - Riksgrensen/Bodø
	Kongsvinger - Elverum
	Hamar - Elverum - Røros - Støren
	Dombås - Åndalsnes

6.2.1.2 Rabatter

Bane NOR vil, ut fra prinsippene om konkurransenøytralitet, i hvert enkelt tilfelle avtale mulige rabatter etter jernbaneforskriftens § 6-4 for å fremme nye tjenester. Avtalene vil spesifisere tidsrom og omfanget av rabatten.

Forskriften gir også anledning til å gi en tidsavgrenset rabatt for å stimulere trafikken på vesentlig underutnyttede strekninger. Bane NOR har tatt utgangspunkt i Jernbanedirektoratets oversikt over strekningsutnyttelsen over døgnet. Forskriften presiserer at det ikke holder å være underutnyttet, men i vesentlig grad underutnyttet. Med vesentlig forstås at strekningskapasiteten er under 50 % over døgnet.

Følgende strekninger kommer innenfor en slik definisjon:

- Dieselstrekningene (Solør-, Røros-, Rauma- og Nordlandsbanen)
- Sørlandsbanen sør for Kongsberg
- Dovrebanen nord for Lillehammer
- Strekningen Roa - Hønefoss - Hokksund

Bane NOR ønsker at godstrafikken gis et incitament til økt bruk av disse strekningene. Selv om jernbanenettet rundt endepunktene for kombitrafikken kan ha en høyere strekningsutnyttelse, er Bane NOR av den oppfatning at skal dette ha mening, må rabatten dekke hele strekningen; f.eks. Alnabru - Ganddal og ikke kun Kongsberg - Ganddal.

Rabatten må være tidsbegrenset. Bane NOR har fastsatt 75 % rabatt til og med 2025 for godstrafikken på følgende strekninger:

1. Alle dieselstrekninger
2. Sørlandsbanen (Kongsberg – Ganddal)
3. Dovrebanen (Eidsvoll – Åndalsnes/Heimdal/Brattøra)
4. Strekingen Roa – Hønefoss – Hokksund

Dette vil komme i tillegg til hva som følger av implementeringsplanen; se regneeksempel i avsnitt 6.3.1. Hvorvidt rabattene skal trappes ned mot 2025, vil Bane NOR komme tilbake til ved neste ajourføring av prisgrunnlaget.

Det gis ikke rabatt på øvrige ikke-spesifiserte strekninger og/eller delstrekninger.

6.2.1.3 Følgende former for kjøring er fritatt for infrastrukturavgifter:

- a. Kjøring av redningstog, brannvisitasjonstog, hjelpetog, arbeidstog og øvrige tog som benyttes til kontroll eller vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, samt tog som har til formål å transportere materiell eller materialer som skal benyttes i forbindelse med arbeider på eller ved IFs egen infrastruktur
- b. Nødvendig kjøring for «innkjøring» av ny infrastruktur, prøvekjøring for typegodkjennelse av nytt materiell, samt nødvendig kjøring knyttet til kjentmannskjøring på ny infrastruktur
- c. Kjøring med museumstog i museets egen regi. Det forutsettes at kjøringen ikke er til ulempe for annen trafikk. Dersom museumstoget er chartret av tredje person, betales det avgift som andre tog.
- d. Skifting og parkering av jernbanekjøretøy (rullende materiell)
- e. Materiellforflytning som oppstår på grunn av forsinkelser eller innstillinger forårsaket av IF
- f. Transport av omformeraggregater til og fra verksteder, samt mellom omformerstasjoner

6.2.2 Prismodell for andre kategorier av tjenester

For de øvrige jernbanerelaterte tjenester – jf. jernbaneforskriften § 6-9 – er det tatt utgangspunkt i selvkost ved fastsettelse av prisene. Selvkost er kostnader som ansees å ha vedrørende tilvirkning av den aktuelle tjeneste, samt rimelig fortjeneste. Med rimelig fortjeneste har Bane NOR lagt til grunn 4 % rente av bokførte verdier. Hva selvkost omfatter er nærmere presisert i AST punkt 13.3.

6.3 Priser

Alle priser er oppgitt eks. merverdiavgift og Bane NOR fakturerer inkl. merverdiavgift.

6.3.1 Den minste pakken med tjenester

Basert på [Bane NORs implementeringsplan](#) av 14. juli 2017 og [dokumentasjonen av påslag](#) fastsettes prisene etter prisjustering til 2019-priser (se også kapittel 6.6):

Tabell 0-2: Priser etter implementeringsperioden (2019-priser) - Paragrafhenvising er relatert til jernbaneforskriften

Banestrekning	Grunnpris (§ 6-2 (3))		Kapasitetspris	Påslag for følgende markedsområder (§ 6-3) - Blir gjeldende fra og med R19		
	Persontog (Øre pr. brutto tonnkkm)	Godstog (Øre pr. brutto tonnkkm)		§ 6-2 (4) (Kroner pr. tog)	PSO* (Øre pr. brutto tonnkkm)	Hovedflyplass (Øre pr. brutto tonnkkm)
Oslo Lokal	1,02	0,50	526,15	2,17	2,17	
Ofofbanen	2,63	2,63		5,26		5,26
Øvrige strekninger	1,54	1,11		3,95		3,54

PSO* = Public Service Obligation (Offentlig tjeneste)

Oslo Lokal er her definert som strekningene Drammen - Eidsvoll, Oslo S - Grefsen og Oslo S - Ski - Rakkestad. Må ikke forveksles med togproduktene i området.

Prisene i 2019 er justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av vagnarlegg; se punkt 6.6.

Nedenstående tabeller viser hvordan fakturert beløp vil bli for ett persontog og ett godstog:

Tabell 0-3: R11: Eidsvoll-Larvik; Dobbelsett og morgenrush (ett tog)

Prisområde	Delstrekning	Km	Togvekt	Sats	Beløp
Oslo lokal	Eidsvoll - Oslo S	65,91	440	0,0102	296
	Oslo S - Drammen	51,50	440	0,0102	231
Øvrige strekninger	Drammen - Larvik	103,30	440	0,0154	700
<i>Sum sporpris</i>					1 227
Oslo lokal	Eidsvoll - Oslo S	65,91	440	0,0217	629
	Oslo S - Drammen	51,5	440	0,0217	492
Øvrige strekninger	Drammen - Larvik	103,30	440	0,0395	1 795
<i>Sum påslag</i>					2 916
Oslo lokal	Kapasitetspris	1		526,25	526
Sum fakturert beløp					7 586

Tabell 0-4: Kombitog Alnabru-Brattøra - 44 TEU (ett tog)

Prisområde	Delstrekning	Km	Togvekt	Sats	Beløp	2019	2020	2021
Oslo lokal	Alnabru- Lillestrøm	12,23	950	0,0050	58			
	Lillestrøm - Eidsvoll	46,91	950	0,0050	223			
Øvrige strekninger	Eidsvoll - Brattøra	485,1	950	0,0111	5 115			
<i>Sum sporpris</i>					5 396	5 396	5 396	5 396
Implementeringsreduksjon						50 %	25 %	0 %
Rabatt (Grunnlag = Sporpris + Implementeringsreduksjon)						75 %	75 %	75 %
Sum fakturert beløp					781	1 181	1 450	

I tabellene er togvektene anslått, men Bane NOR vil benytte reelle togvekter ut fra følgende kilder:

- a) der vognopptaksoppgaven er innsendt Bane NOR digitalt på en form som kan leses inn i TIOS
- b) der vognopptaksoppgaven ikke tilfredsstillers betingelsen i punkt a), vil togvekt hentes fra TPS
- c) der togvekt er null eller ukjent, vil det benyttes standardverdi

Bane NOR har lagt til grunn i sin implementeringsplan (jf. EU-forordning 2015/909) en gradvis opptrapping til nye prisnivåer:

- **PERSONTOG:** Grunnprisen og kapasitetsprisen innføres fullt ut fra og med 1.1.2018. Tillegget basert på markedsdifferensieringen i henhold til § 6-3 i jernbaneforskriften innføres fullt ut fra og med 1.1.2019 (R19).
- **KOMBI-/VOGNLAST:** Grunnprisen innføres gradvis over 4 år fra og med 1.1.2018; dvs. 25 % i 2018, 50 % i 2019 osv. Kapasitetsprisen innføres fullt ut fra 1.1.2018.
- **MALM- OG MINERALTRANSPORT:** Grunnprisen innføres fra og med 1.1.2018. Tillegget basert på markedsdifferensieringen i henhold til § 6-3 i jernbaneforskriften innføres fullt ut fra og med 2019 (R19).
- **ANDRE INDUSTRITOG:** Innføres tilsvarende kombi-/vognlast.

6.3.2 Tilgang til serviceanlegg

Tilgang til Bane NORs serviceanlegg er priset i henhold til marginalkostnaden. For stasjoner er prisen inkludert i den minste pakken med tjenester (infrastrukturavgiften), jf. kapittel 6.3.1 ovenfor, da stasjonene ligger ved hovedspor.

For godsterminaler er prisen i henhold til marginalkostnaden og ikke inkludert i minstepakken, da disse er knyttet til hovedspor via et sidespor.

Tilgang til andres serviceanlegg er priset til selvkost etter jernbaneforskriften § 6-9.

6.3.2.1 Godsterminaler

Tilgangen til godsterminaler i Bane NORs regi prises i henhold til marginalkostnaden. Bane NOR har ikke hatt en økonomimodell egnet for kostnadsbelastning på denne type tjenester. Det er derfor benyttet «sjablong-tall» basert på infrastrukturkostnader på Alnabru og Ganddal i 2015 vedrørende godsterminaler og hensettingsspor. Dette gir en årlig kostnad på NOK 650 pr. meter for kombi-/vognlastterminaler eksklusiv kapitalbindingen. For tømmerterminaler vil kostnadene være vesentlig lavere.

For følgende kombi-/vognlastterminaler er prisene:

Tabell 0-5: Priser for tilgang til kombi-/vognlastterminaler (2019-priser)

Terminal	Pris pr. toganløp
Alnabru	165
Drammen	265

Terminal	Pris pr. toganløp
Kristiansand/Langemyr	265
Gaddal	260
Bergen/Nygårdstangen	265
Ådalsnes	265
Trondheim/Brattøra/Heimdal	110
Mosjøen	265
Mo i Rana	265
Fauske	230
Bodø	265
Narvik/Fagernes	265

For følgende tømmerterminaler er prisene:

Tabell 0-6: Priser for tilgang til tømmerterminaler (2019-priser)

Terminal	Pris pr. toganløp
Borgestad	21
Braskereidfoss	21
Bø	21
Flesberg	21
Hove	21
Hønefoss	21
Jevnaker	21
Koppang	21
Nesbyen	21
Norsenga	21
Sørli	21
Vestmo	21

Prisene i 2019 er justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av vagnlegg; se punkt 6.6.

Alle servicetjenester i godsterminaler utføres av prekvalifiserte operatører som JBF-ene selv kontraherer.

Operatørens priser finnes på deres hjemmesider:

- RailCombi AS: <http://www.cargonet.no/tjenester/terminaltjenester/railcombi/>
- GreenCargo: www.greencargo.com
- AB Logistic: <http://ab-logistics.com/>
- Schenker: www.dbschenker.no

6.3.3 Tjenester i serviceanlegg

6.3.3.1 Stasjoner

Tilgang til stasjonene er inkludert i prisen for minstepakken. Tjeneste spesifisert i 5.3 prisen til

selvkost inklusiv en rimelig fortjeneste. Prisene for stasjonstjenester for de enkelte stasjoner er fastsatt strekningsvis, og i 2019, basert på 2018-priser, vil de være:

Tabell 0-7: Priser for stasjonstjenester (2019-priser)

Prisområde	Strekning	Pris pr anløp
Oslo-Akershus	Asker - Oslo S - Lillestrøm - Gardermoen/Dal - Eidsvoll	75
Østfold	Loenga - Ski - Mysen/Moss - Halden	65
Vestfold	Asker- Drammen - Tønsberg/Kongsberg - Nordagutu	80
Hedmark-Oppland	Rauma-, Gjøvik-, Dovre- [Eidsvoll - Hjerkin] og Kongsvingerbanen	95
Bergensbanen	Hokksund - Hønefoss - Bergen	110
Sørlandsbanen	(Nordagutu) - Stavanger	60
Nordlandsbanen	(Steinkjer) - Bodø	110
Trønderbanen	(Hjerkin) - Steinkjer	95
Solør-Røros	Røros- og Solørbanen	110
Ofoten	Ofotbanen	110

I vedlegg (nytt vedlegg under utarbeidelse) er alle stasjoner med rutemessig stopp for på- og avstigning listet opp med tilhørende pris.

Nedenstående gir et regneeksempel for ett persontog:

Tabell 0-8: R11: Eidsvoll-Larvik (ett tog)

Prisområde	Delstrekning	Antall stopp	Sats	Beløp
Oslo-Akershus	Eidsvoll - Oslo S	5	75	375
	Oslo S - Asker	4	75	300
Vestfold	Asker - Larvik	9	80	720
Sum				1 395

Prisene i 2019 er justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganellegg; se punkt 6.6.

6.3.3.2 Hensetting

Tilgangen til Bane NORs hensettingsspor prises i henhold til marginalkostnaden, og er inkludert i den minste pakken med tjenester.

Hensetting av godstogmateriell prises foreløpig ikke. Bane NOR vil i dialog med JBF-ene finne praktiske løsninger.

Hensetting (dvs. parkering) av persontog vil bli priset i henhold til selvkost inkl. en rimelig fortjeneste.

Prisen varierer fra hensettingsområde til hensettingsområde. Hensettings-/parkeringskostnaden er todelt

- drift og vedlikehold
- fortjeneste (avkastning bokførte verdier)

Som for godsterminaler har Bane NOR vedrørende drift og vedlikehold ikke konkrete regnskapsdata

for det enkelte hensettingsområdet. Da det stort sett er de samme aktivitetene det er snakk om som for godsterminaler, legges det her til grunn samme meterkostnad; NOK 650 pr. meter.

I forbindelse med åpningsbalansen til Bane NOR er hensettingsområdene inkludert i verdsettingen. Det er benyttet bokførte verdier pr. 1.1.2017.

I forbindelse med ruteplanprosessen fastsettes også behovet for hensetting. Prisene er i utgangspunktet et års «abonnement» og er fastsatt pr. meter. Det er kun to hensettingsområder som vil bli benyttet av flere togselskap, nemlig Lodalen og Drammen. På disse to hensettingsområdene er prisene fastsatt på timebasis.

Tabell 0-9: Abonnementspriser for hensetting/parkering (2019-priser)

Hensettingsområder	Årspris pr. meter	Timepris pr. meter
Østlandet		
Filipstad	3 635	
Lodalen	3 635	0,42
Skøyen Bestun	3 635	
Høvik	3 635	
Hamar	3 635	
Årnes	3 635	
Kongsvinger	3 635	
Lillestrøm	3 635	
Eidsvoll	3 635	
Lillehammer	3 635	
Ski	3 635	
Moss	3 635	
Mysen	3 635	
Halden	3 635	
Drammen	3 635	0,42
Kongsberg	3 635	
Skien / Borgestad	3 635	
Gjøvik	3 635	
Jaren	3 635	
Loenga	3 635	
Kværnsporene	3 635	
Agder og Rogaland		
Arendal	685	
Kristiansand	685	
Egersund	685	
Skeiane	685	
Paradis	685	
Stavanger	685	
Vestlandet		
Bergen	685	
Voss	685	
Flåm	685	
Myrdal	685	

Hensettingsområder	Årspris pr. meter	Timepris pr. meter
Ål	685	
Nordenfjells		
Røros	685	
Åndalsnes	685	
Dombås	685	
Støren	685	
Marienburg	685	
Trondheim S	685	
Steinkjer	685	
Mosjøen	685	
Mo i Rana	685	
Rognan	685	
Bodø	685	
Narvik	685	

Prisene i 2019 er justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se punkt 6.6.

6.3.4 Tilleggstjenester

Tilleggstjenester skal prises som beskrevet i punkt 6.1.4.

6.3.4.1 Kjørestrøm (elektrisk energi til togdrift)

Fordeling av energikostnader gjøres enten ved hjelp av målt energiforbruk i toget eller ut fra innrapporterte kjørte brutto tonnm. Prisen for elektrisk energi består av følgende hovedelementer:

- Elektrisk kraft – i hovedsak kjøpt i spot markedet. Bane NOR har noen langsiktige kontrakter i den hensikt å unngå store svingninger
- Nettleie for å få strømmen fra produksjonssted til Bane NORs omformerstasjoner
- Omformings- og overføringstap i Bane NORs anlegg
- Bane NORs administrative omkostninger
- Offentlige avgifter

De til enhver tid gjeldende [tariffene](#) er tilgjengelig i [kundeportalen](#) til Bane NOR.

Når tjenester etterspørres av eller tilbys flere, vil Bane NOR fastsette priser og publisere disse på sine nettsider.

6.3.4.2 Leie av togvarmeposter

JBF betaler en fast årlig leie per varmepost. De til enhver tid [gjeldende tariffene](#) er tilgjengelig i kundeportalen til Bane NOR.

Ved behov for nybygg av varmeposter står Bane NOR for investeringskostnaden, men JBF som initierer nybygget må forskuttere leie for varmeposten i tre år.

6.3.5 Ekstratjenester

Ekstratjenester skal prises som beskrevet i punkt 6.1.5.

6.3.6 Andre tjenester

Andre tjenester skal prises som beskrevet i punkt 6.1.6.

6.4 Finansielle straffer og incentiver

6.4.1 Avgift for ikke-bruk

Avgift for ikke-bruk inngår i reservasjonsavgifter, jf. punkt 6.4.2.

6.4.2 Reservasjonsavgifter

Jf. jernbaneforskriften § 6-7.

Reservasjonsavgifter ilegges for tildelt infrastrukturkapasitet som avbestilles eller ikke brukes av søker. Søker kan være et JBF eller annen søker av infrastrukturkapasitet etter jernbaneforskriften § 1-3 bokstav j). Det er søker av infrastrukturkapasitet som plikter å betale ilagt reservasjonsavgifter. Reservasjonsavgifter ilegges ikke IF for IFs egen transport for vedlikehold av infrastrukturen mv, jf. lisensforskriften § 23 (1) andre setning.

Reservasjonsavgiften blir fastsatt på grunnlag av opplysninger om tildelt infrastrukturkapasitet, årsak til avbestilling eller ikke-bruk, og registrert tidspunkt for avbestilling eller ikke-bruk. Reservasjonsavgifter ilegges for avbestilt eller ikke brukt del av tildelt infrastrukturkapasitet, inklusiv kapasitet tildelt i ad hoc prosessen, og kun for årsaker hvor søker er direkte ansvarlig og som registreres med kode for søker eller JBF i TIOS.

Følgende reservasjonsavgifter ilegges:

Reservasjonsavgifter

Tidsperiode	Persontrafikk	Godstrafikk
Mellom 59 dager og 15 dager før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	30 % av sporpris	30 % av sporpris
Mellom 14 dager og 72 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	60 % av sporpris	60 % av sporpris
< 72 timer før planlagt avgangstid fra utgangsstasjonen	100 % av sporpris	100 % av sporpris

Persontrafikk = Passasjertog

Sporprisen i tabellen inkluderer alle priselementene under avsnitt 6.3.1 og beregnes ut ifra planlagt rute.

Tildelt infrastrukturkapasitet kan kostnadsfritt avbestilles inntil 60 dager før togets avgangstid. Avbestillinger eller ikke-bruk som skjer etter dette tidspunktet ilegges reservasjonsavgifter i henhold til tabell 6.10. Tildelt infrastrukturkapasitet kan ikke avbestilles senere enn 72 timer før togets avgangstid.

Det ilegges ikke reservasjonsavgifter ved akutte, oppståtte hendelser. Disse vil falle inn under ytelsesordningen.

6.4.3 ERTMS rabatter

Jf. Jernbaneforskriften § 6-2 (8)

Bane NOR vil ikke på nåværende tidspunkt yte noen incitamentsordning knyttet til ETCS-utstyr utover det som allerede er fastlagt gjennom avtalen om [50 % dekning av JBFs installasjonskostnader](#).

6.5 Ytelsesordning

Jf. jernbaneforskriften § 6-6.

Ordning for bedring av ytelse, herunder tvisteløsningsordning, er inntatt i AST vedlegg 4, og gjelder fra 1. januar 2017. Ordningen gjelder ikke for kjøring som nevnt i kapittel 6.2.1.3, samt tog uten rute herunder kiptog.

En gang i året offentliggjør Bane NOR årlig gjennomsnittlig ytelsesnivå som JBF har oppnådd på grunnlag av de viktigste avtalte parametere i ytelsesordningen.

Det er etablert en midlertidig [kompensasjonsordning for godstrafikk](#) fra og med 1. mars 2016.

Formålet med ytelsesordningen er ikke kun å gi en malus når man ikke oppnår avtalt ytelsesnivå, men også en ansporing til større driftsstabilitet eller et høyere ytelsesnivå. Videre er det de enkelte hendelsene som påvirker partenes kostnader, samt de reisendes reisekostnad og vareeierens transportkostnad. Ordningen skal være lett forståelig, samt at partene mer direkte ser de økonomiske konsekvensene av feil, samt bedring i driftsstabilitet.

Ordningen tar utgangspunkt i absolutte verdier for forsinkelsestimer og innstillinger og hvor betalingen begynner fra og med første hendelsesregistrering. Innstillinger for persontog foreslås telt fra og med første registrerte innstilling. Som nevnt holdes godstogene utenfor ordningen knyttet til innstillinger inntil senest 1.4.2019.

Følgende årsakskoder er inkludert i ordningen:

- Kode 1-4, samt de forsinkelser/innstillinger som ikke har årsakskode (Bane NOR)
- Kode 81-85 for forsinkelser og 81-84 for innstillinger (Togselskap)
- Inkluderer fra og med 2018 kode 5, 6 og 7. Kode 5 unntas for innstillinger da disse vil for persontog bli inkludert i ordningen for Alternativ transport «Buss for tog» og for godstog allerede er inkludert i kompensasjonsordningen for godstrafikken.
 - Bane NOR utbetaler det JBF er blitt belastet med på disse kodene

- JBF betaler indirekte deres andel av hendelsene på disse kodene gjennom en høyere kronesats på primærårsakene (kode 81-85)
- Innstillinger hvor aksjonskort blir benyttet, telles med

Følgende kronesatser i 2019-priser gjelder:

Forsinkelser			
	Bane NOR:	Persongtog	NOK 63,00 pr. minutt; dvs. NOK 3 780,00 pr. time
		Godstog	NOK 32,00 pr. minutt; dvs. NOK 1 920,00 pr. time
	Togselskap:	Persontog:	NOK 90,00 pr. minutt; dvs. NOK 5 400,00 pr. time
		Godstog:	NOK 40,00 pr. minutt; dvs. NOK 2 400,00 pr. time
Innstilinger	Bane NOR:	Helinnstilling:	NOK 5 262,00 pr. innstilling
		Delinnstilling:	NOK 2 631,00 pr. innstilling
	Togselskap:	Helinnstilling:	NOK 6 577,00 pr. innstilling
		Delinnstilling:	NOK 3 288,00 pr. innstilling

Det vises også til jernbaneforskriftens § 6-6. Forskriften krever at «... ikke skal bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare». Det er derfor fastsatt følgende maksimalverdier som gjelder alle parter:

- Forsinkelser: 50 % av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken
- Innstillinger: 50 % av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken

Satsene i 2019 er justert i henhold til SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg; se punkt 6.6.

6.6 Prisendringer

6.6.1 Årlige prisjusteringer

Mellom de fire-årlige oppdateringene av kalkulerte marginalkostnader, og fastsetting av nye prisnivåer, er det behov for årlige prisjusteringer.

Bane NOR vil benytte SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganlegg.

Selve prisjusteringen foretas etter følgende prinsipp:



Dette innebærer en prisjustering etterskuddsvis, og den gir stor forutsigbarhet for JBF, da prisnivået er kjent for 4 år ad gangen og justering av neste års priser vil være klare tredje kvartal året før. Samtidig kan man følge med på indeksen underveis i året.

6.6.2 Andre prisendringer

Infrastrukturprisen på jernbanenettet fastsettes og innkreves av Bane NOR innenfor rammen av direktiv 2012/34/EU med eventuelle senere endringer, jf. jernbaneforskriften §§ 6-1 til 6-5.

Bane NOR kan beslutte å endre etablert prisstruktur.

Endringene må ligge innenfor de rammer som er trukket opp i jernbaneforskriften kapittel 6.

Endring av priser for tilgang til og tjenester i serviceanlegg, samt endring av Priser for tilleggstjenester og ekstratjenester vil bli varslet skriftlig til berørte brukere ved en høring hvor JBF får en frist på minst tre måneder til å uttale seg.

6.7 Fakturering

Jf. jernbaneforskriften § 4-1.

Bane NOR fakturerer alle tjenester. Fakturert beløp og underlag legges ut på [Bane NORs Kundeportal](#).

Fakturering skjer den 15. hver etterfølgende måned.

JBF plikter å levere nødvendig informasjon for beregning av verdien av tjenesten. Hvis JBF unnlater å levere nødvendig informasjon, kan Bane NOR fastsette verdien etter eget skjønn.

Når faktura er basert på egenrapportering fra JBF, kan Bane NOR kreve fremlagt underlaget for egenrapporten.

Bane NOR kan fastsette mer detaljerte retningslinjer for fakturering.

Kontaktpunkt ved spørsmål om fakturering:

Bane NOR
Kunde og trafikk
Postboks 4350
2308 Hamar

E-post: marked@banenor.no

Informasjon alle JBF plikter å levere

For alle tog skal det fortløpende rapporteres togets bruttovekt. Utfylt vognopptak, jf. TJN kapittel 4, samt ADR/RID 2015, som anses som tilfredsstillende rapportering.

Vognopptaket skal leveres i elektronisk format.

Betalingsbetingelser (også ved uteblitt betaling)

Betaling skal finne sted per 30 dager. Det beregnes forsinkelsesrente ved forsinket betaling, jf. forsinkelsesrenteloven § 2. Ved manglende betaling fra JBF har Bane NOR rett til å trekke tilbake ruteleier som JBF har fått tildelt. Slik tilbakekall av ruteleie kan kun skje ved vesentlig betalingsmislighold.

From:

<http://networkstatement.jbv.no/> - **Network statement**

Permanent link:

<http://networkstatement.jbv.no/doku.php?id=ns2019no:priser>

Last update: **2020/06/02 10:02**

