Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet[1)]

I medfør af § 20, stk. 2, og § 21, stk. 1 og 2, i jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 4 i bekendtgørelse nr. 855 af 19. juni 2023 om Banedanmarks opgaver og beføjelser:

Definitioner

§ 1. I denne bekendtgørelse forstås ved:

1) Ankomst: En standsning på en station som angivet i køreplanen.

2) Arbejdskøretøjer: Troljer og skinnekørende maskiner til vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen.

3) Arbejdskørsel: Kørsel, der har til formål at understøtte eller udføre arbejde på og ved statens jernbaneinfrastruktur, herunder statens kombiterminaler.

4) Disponeringsplaner: Aftaler, der indgås i forbindelse med en køreplan, mellem jernbanevirksomhederne og Banedanmark om principper, der beskriver, hvordan trafikken skal afvikles ved trafikale uregelmæssigheder med eller uden nedsat kapacitet.

5) Eksterne forhold: Forhold, hvor ansvaret for en forsinkelse ikke kan placeres hos en jernbanevirksomhed eller hos Banedanmark, som f.eks.

a) forhold, der skyldes forstyrrelser fra udlandet,

b) personpåkørsler,

c) ekstraordinære vejrforhold,

d) politimæssige foranstaltninger,

e) bombetrusler,

f) hærværk, eller

g) samfundsmæssige restriktioner som følge af f.eks. en pandemi eller lignende.

6) Erstatningstog: Et tillyst tog, der erstatter et aflyst tog, og hvor aflysning og tillysning foregår i en og samme ekspedition, hvor det i forbindelse med aflysningen er skriftligt anført, at der samtidig er anmodet om tillysning af et erstatningstog. I modsat fald vil der være tale om to selvstændige ekspeditioner. Et erstatningstog er et tog, der indsættes

a) i hele eller dele af den oprindelige kanal,

b) i en forskudt kanal, eller

c) ved ændret standsningsmønster, dog forudsat at der ikke er tale om omlægning af passager- eller godstog til eller fra materieltog.

7) Forsinket tog: Et tog, der registreres i RDS, og som er forsinket mere end 4 minutter og 59 sekunder i forhold til det køreplanlagte tog eller er aflyst mindre end 72 timer før planlagt afgang.

8) Forskudt kanal: En kanal, der er identisk med en tidligere kanal, men ligger på et andet tidspunkt indenfor samme døgn.

9) Hjælpetog: Et tillyst tog, som skal yde hjælp i forbindelse med et uheld eller til et nedbrudt tog.

10) Kanal: En infrastrukturkapacitet på jernbanenettet, som i tid og geografi er defineret ved en sekvens af ankomst- og afgangstidspunkter for toget imellem begyndelsesstationen, mellemliggende stationer og ankomststationen.

11) Kanalregularitet: Den præcision, som Banedanmark leverer over for jernbanevirksomheder, og som måles på antallet af forsinkede tog, som Banedanmark er ansvarlig for. Beregningen af kanalregularitet fremgår af bilag 3, pkt. 1.1.

12) Køreplan: Kanaler, som Banedanmark har tildelt en jernbanevirksomhed, som har ansøgt herom, med eventuelle ændringer som følge af en toganmeldelse.

13) Materieltog: Et tog, som består af

a) togsæt uden passagerer,

b) lokomotiver med eller uden tilkoblede passagervogne uden passagerer,

c) lokomotiver uden tilkoblede godsvogne, eller

d) lokomotiver med tilkoblede lokomotiver under forudsætning af, at den jernbanevirksomhed, som er ansvarlig for transporten, enten ejer, har lejet eller leaset såvel det trækkende lokomotiv som de tilkoblede lokomotiver.

14) Parkering: Hensættelse af jernbanekøretøjer i en periode på over 72 timer.

15) Placeringskørsel: Kørsel, der har til formål at transportere materiel eller materialer, der skal benyttes i forbindelse med arbejder på eller ved infrastrukturforvalterens egen infrastruktur, fra ét punkt på infrastrukturforvalterens egen infrastruktur til et andet punkt på infrastrukturforvalterens egen infrastruktur.

16) Prøvekørsel: Tog, som er tillyst til at køre for afprøvning af materiel og/eller jernbaneinfrastruktur.

17) Rangering: Flytning af jernbanekøretøjer

a) på en rangerstation,

b) fra en rangerstation til et privat eller offentligt sidespor, eller

c) på sidespor på strækninger, som udgår fra rangerstationen.

18) RDS: Banedanmarks system til registrering af årsagerne til, at et tog er forsinket (Regularitets- og Driftsstatistik System).

19) Registreringsstation: Station for passagertog og godstog, som fremgår af bilag 4, og benyttes til beregning af jernbanevirksomhedernes trafikmængde.

20) Standardiserede lastbærere: Trailere, vekselllad eller containere.

21) Toganmeldelse: Et af Banedanmark udstedt dokument, der angiver en bestilling indgivet enten af en jernbanevirksomhed eller af Banedanmark på en ændring til en allerede gældende køreplan.

22) Trafikmængde: En opgørelse, som for passagertog er opgjort som antallet af jernbanevirksomhedens kørte (køreplanlagte og tillyste ankomster) og akut aflyste (mindre end 72 timer før planlagt afgang)

ankomster til registreringsstationer. For godstog er trafikmængden opgjort som antallet af jernbanevirksomhedens kørte (køreplanlagte og tillyste ankomster) og akut aflyste (mindre end 72 timer før planlagt afgang) gennemkørsler på eller ankomster til registreringsstationer.

23) Udgangsstation: Den station, hvor toget har sin første kørte afgangsmelding på en given dag.

24) Usædvanlige transporter: Jernbanetransporter, der ikke kan transporteres uden en særlig tilladelse fra Banedanmark hertil.

25) Veterantog: Tog med en begrænset personbefordring, der fortrinsvis fremføres for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål, og som ikke primært tilsigter at dække et trafikalt behov.

26) Ændret standsningsmønster: Det forhold, at der standses ved andre stationer end planlagt i en køreplan.

Infrastrukturafgifter

§ 2. Jernbanevirksomheder skal betale infrastrukturafgifter, som består af togkilometerafgifter og broafgifter, til Banedanmark, jf. dog § 3.

Stk. 2. Banedanmark fastsætter togkilometerafgiften som den omkostning, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, og baseres på kørte kilometer, jf. dog stk. 3-5. Ved opgørelsen af togkilometerafgifter anvendes de strækningslængder, der fremgår af Banedanmarks netredegørelse. Strækningslængden måles fra midten af en given station til midten af en anden given station. Banedanmark kan som en del af infrastrukturafgifterne tillige opkræve en afgift, der afspejler knaphed på kapacitet i et klart afgrænset afsnit af infrastrukturen i perioder med overbelastning. For passage af Storebælt og Øresund betales broafgifter.

Stk. 3. Banedanmark kan af hensyn til at undgå uønskede uforholdsmæssige fluktuationer beregne togkilometerafgiften som et gennemsnit på grundlag af en rimelig spredning af togtrafik og tidsrum afhængig af de omkostninger, som kan tilskrives transporttjenesterne.

Stk. 4. Banedanmark kan ved særlige fremtidige investeringsprojekter eller specifikke investeringsprojekter, der er afsluttet efter 1988, fastsætte højere togkilometerafgifter på grundlag af omkostninger ved sådanne projekter på lang sigt, hvis de øger effektiviteten eller omkostningseffektiviteten, eller begge dele, og ellers ikke kan eller kunne være blevet iværksat. En sådan højere togkilometerafgift kan også omfatte aftaler om deling af risikoen ved nye investeringer.

Stk. 5. Banedanmark kan indføre ordninger for særlig trafik, der er til rådighed for alle brugere af infrastrukturen, i form af tidsbegrænsede rabatter på togkilometerafgifter for at fremme udviklingen af nye jernbanetjenester eller rabatter for at fremme anvendelse af linjer, der i væsentlig grad er underudnyttede. Rabatter kan kun vedrøre togkilometerafgifter, der opkræves for et bestemt afsnit af infrastrukturen, og samme rabatordning skal gælde for alle jernbanevirksomheder for samme transporttjenester uden forskelsbehandling.

Stk. 6. Betaling af infrastrukturafgifter giver alene adgang til at foretage transporter, som kan gennemføres uden, at Banedanmark skal iværksætte særlige sikkerhedsforanstaltninger eller lignende. Ved transport af usædvanlige transporter skal jernbanevirksomheden betale for de særlige meromkostninger, som Banedanmark påføres i forbindelse med transporten på statens infrastruktur.

Stk. 7. Banedanmark varsler så vidt muligt alle ændringer af afgiftssatser, bortset fra løbende prisreguleringer, jf. stk. 8, mindst 12 måneder inden de pågældende ændringers ikrafttrædelse.

Stk. 8. Banedanmark foretager en gang årligt på baggrund af udviklingen i det generelle pris- og lønindeks en regulering af satserne for infrastrukturafgifter. Dette gælder dog ikke for broafgiften for passagertogs

passage af Storebæltsforbindelsen, som fastsættes af Banedanmark ved at dividere det kalkulerede provenu med det køreplanlagte antal persontog i året over Storebælt. Satserne for infrastrukturafgifter gældende fra den 1. januar 2027 fremgår af bilag 1.

§ 3. Følgende former for kørsel er fritaget for infrastrukturafgifter:

1) Kørsel på S-banen.

2) Kørsel med hjælpetog, snerydningstog, kørsel med arbejdskøretøjer, arbejdskørsel og placeringskørsel med henblik på genoprettelse af jernbaneinfrastrukturen mv.

3) Rangering eller parkering af jernbanekøretøjer. Banedanmark kan forlange parkerede jernbanekøretøjer flyttet til en af Banedanmark anvist placering.

4) Kørsel med materieltog i tidsrummet fra kl. 19.00 til og med kl. 06.59.

5) Prøvekørsel med tog samt kørsel med veterantog.

6) Kørsel mellem sidespor eller på firmaspor eller godsterminaler, hvor vogne rangeres ind og ud af større tog.

Stk. 2. Uanset bestemmelserne i stk. 1, nr. 5 og 6, skal der betales afgift for kørslen, hvis Banedanmark vurderer, at kørslen er til ulempe for den øvrige trafik.

Stk. 3. Der opkræves ikke broafgifter for materieltog.

§ 4. Banedanmark opkræver de samlede infrastrukturafgifter, togkilometerafgiften og broafgiften, månedligt bagud med en betalingsfrist på 30 dage netto baseret på den faktiske kørsel, jf. dog stk. 3-9.

Stk. 2. Ønsker en jernbanevirksomhed ikke at benytte en tildelt kanal, skal jernbanevirksomheden aflyse den pågældende kanal.

Stk. 3. Banedanmark opkræver under hensyn til at tilskynde til en effektiv udnyttelse af infrastrukturens kapacitet et aflysningsgebyr ved jernbanevirksomhedens aflysning af kanaler i en køreplan samt ved aflysning af senere tillyste tog, jf. stk. 4-9. Aflysningsgebyret opgøres og opkræves månedligt.

Stk. 4. Ved jernbanevirksomhedens aflysning af en eller flere kanaler ad gangen mindre end 49 dage før den planlagte kørsel betales som aflysningsgebyr 50 pct. af den samlede infrastrukturafgift for den aflyste kanal eller den første af de aflyste kanaler i aflysningsperioden. Aflyser jernbanevirksomheden en kanal mindre end 8 dage før den planlagte kørsel betales som aflysningsgebyr hele infrastrukturafgiften for den pågældende kanal.

Stk. 5. Banedanmark opkræver i tillæg til aflysningsgebyrerne efter stk. 4 et supplerende obligatorisk aflysningsgebyr pr. måned, hvis en jernbanevirksomhed i løbet af den måned, der afregnes for, undlader at udnytte tildelte kanaler eller dele af dem svarende til en udnyttelse på mindre end 75 pct. af den pågældende jernbanevirksomheds planlagte og tillyste kilometer i den pågældende måned.

Stk. 6. Banedanmark offentliggør med henblik på opkrævning af aflysningsgebyret i stk. 5 i sin netredegørelse kriterierne for at konstatere en sådan manglende udnyttelse af tildelte kanaler eller dele af dem.

Stk. 7. Banedanmark foretager en gang årligt på baggrund af udviklingen i det generelle pris- og lønindeks en regulering af satsen for det supplerende obligatoriske aflysningsgebyr, jf. stk. 5. Satsen for det supplerende obligatoriske aflysningsgebyr gældende fra 1. januar 2027 fremgår af bilag 1.

Stk. 8. Uanset stk. 4 og 5 betales der ikke aflysningsgebyr, jf. stk. 3, for aflysninger af kanaler ved:

1) Driftsmæssige forstyrrelser (planlagte eller uplanlagte) forårsaget af Banedanmark.

2) Kørsel efter disponeringsplaner, herunder aflysninger, der foretages samtidig med en tillysning, dvs. aflysninger i forbindelse med erstatningstog. Der betales kun én gang, dvs. for erstatningstoget og ikke for det tog, der aflyses.

3) Eksterne forhold.

4) Erstatningstog (dvs. der betales alene for erstatningstoget).

Stk. 9. Banedanmark afgør, om der er tale om aflysninger i forbindelse med tillysninger som nævnt i stk. 8, nr. 2-4.

Stk. 10. Banedanmark behandler jernbanevirksomhedernes og ansøgeres forretningsmæssige oplysninger, som Banedanmark kommer i besiddelse af i forbindelse med opkrævning af infrastrukturafgifterne og aflysningsgebyrerne, fortroligt, dog således at lovgivning vedrørende offentlighed i forvaltningen iagttages.

Miljøtilskud

§ 5. Banedanmark kan udbetale et miljøtilskud til en jernbanevirksomhed på grundlag af fragtbrevet for transport af gods

1) ved jernbanetransport mellem to lokaliteter på det af staten forvaltede jernbanenet,

2) ved jernbanetransport mellem en lokalitet på det af staten forvaltede jernbanenet og en udenlandsk lokalitet, eller

3) ved intermodale transporter efter stk. 2 mellem to udenlandske lokaliteter.

Stk. 2. Intermodale transporter, der berettiger til udbetaling af miljøtilskud, omfatter transporter af standardiserede lastbærere, der går i transit gennem Danmark, og som i mindst den ene ende af transporten omlæsses til eller fra lastbil.

Stk. 3. Miljøtilskuddets størrelse og vilkårene for dets udbetaling fastsættes af Banedanmark ud fra det provenu, som godstogene betaler i togkilometerafgift divideret med det samlede antal støtteberettigede tonkilometer. Over- eller underskud kan modregnes i et efterfølgende år. Tilskuddets størrelse fremgår af bilag 2.

Stk. 4. Banedanmark kan ændre miljøtilskuddets størrelse med 1 måneds varsel.

§ 6. Jernbanevirksomheder indsender månedligt en opgørelse til Banedanmark, der skal danne grundlag for Banedanmarks refusion af miljøtilskuddet efter § 5.

Stk. 2. Opgørelsen skal for den periode, som opgørelsen vedrører, for hver transport indeholde oplysninger om

1) antal ton befordret gods,

2) afsendelses- og bestemmelsesstation,

3) den korteste transportafstand i kilometer inden for dansk område opgjort i overensstemmelse med de strækningslængder, der fremgår af Banedanmarks netredegørelse, og

4) det beløb, der skal godtgøres.

§ 7. Efter årets udløb skal jernbanevirksomhedens opgørelser efter § 6 revideres af en statsautoriseret revisor. Det er den pågældende jernbanevirksomheds ansvar, at revisionen gennemføres.

Stk. 2. Ved revisionen skal det påses, at opgørelserne er i overensstemmelse med jernbanevirksomhedens registreringer, og at der hos jernbanevirksomheden er etableret betryggende forretningsgange med henblik på at udarbejde opgørelserne i overensstemmelse med § 6. Revisors erklæring om de nævnte forhold skal foreligge senest den 1. maj i det følgende år og fremsendes til Banedanmark.

§ 8. Jernbanevirksomheden skal tilvejebringe og meddele de oplysninger, som Banedanmark måtte forlange til brug for kontrol af, at opgørelserne i henhold til § 6 er korrekte.

Præstationsordning

§ 9. For at tilskynde infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder på statens jernbaneinfrastruktur til at optimere jernbanenettets funktionalitet fastsættes, jf. jernbanelovens § 20, stk. 1, en præstationsordning, hvor der i overensstemmelse med denne bekendtgørelses bilag 3 betales en bod eller udbetales en bonus baseret på forsinkede eller aflyste tog og årsagerne hertil. Forsinkelserne og aflysningerne registreres i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS), hvor årsagen til, at et tog er forsinket eller aflyst, er registreret med en kode.

Stk. 2. Registrering og fastlæggelse af årsager i RDS-koder foretages af infrastrukturforvalteren. Alle jernbanevirksomheder har mulighed for løbende at få elektronisk adgang til registreringer om egne tog i RDS. Omfattet af præstationsordningen er alle de jernbanevirksomheder på fjernbanen, der har en planlagt kilometerproduktion ved køreplanens udgivelse, samt en samlet trafikmængde for året, der er større end 3.900. Alle de pågældende jernbanevirksomheders tog på fjernbanen med undtagelse af materieltog er omfattet af ordningen.

Stk. 3. Bod og bonus fastsættes på baggrund af en kanalregularitet fastsat til forsinkelser, der overstiger 4 minutter og 59 sekunder i forhold til det køreplanlagte tog, eller tog, som akut aflyses mindre end 72 timer før planlagt afgang.

Stk. 4. Kanalregulariteten beregnes på ugebasis for den enkelte måned, opgøres hver måned og afregnes årligt. Alle øvrige bod- og bonusberegninger opgøres månedsvis og afregnes årligt.

Stk. 5. Bod eller bonus opkræves og udbetales af Banedanmark.

Stk. 6. Banedanmark foretager en gang årligt på baggrund af udviklingen i det generelle pris- og lønindeks en regulering af satserne for bod og bonus. Satserne for bod og bonus gældende fra 1. januar 2027 fremgår af bilag 3.

Andre bestemmelser

§ 10. Ved manglende betaling af infrastrukturafgifter eller bod kan Banedanmark inddrage kanaler, der er tildelt den pågældende jernbanevirksomhed, hvis betaling ikke finder sted inden en frist, der meddeles virksomheden.

Stk. 2. Banedanmark kan betinge tildeling af kanaler af, at der stilles sikkerhed i form af en garanti udstedt af et af Banedanmark accepteret pengeinstitut eller på anden af Banedanmark godkendt måde. Garantien skal have en af Banedanmark godkendt ordlyd for opfyldelse af jernbanevirksomhedernes forpligtelse til at betale infrastrukturafgifter m.v.

§ 11. Banedanmark stiller eksisterende arealer og klargøringsfaciliteter, herunder fremmed netforsyning for elektricitet og varme, stationært bremseanlæg m.v., til rådighed for jernbanevirksomheder på lige og ikke-diskriminerende vilkår mod betaling til henstilling af jernbanekøretøjer i ledige perioder og til forberedelse af jernbanekøretøjer. Elektricitet, vand m.v. afregnes efter forbrug.

§ 12. Banedanmark samarbejder med andre infrastrukturforvaltere om en effektiv anvendelse af infrastrukturafgifterne og præstationsordninger. Infrastrukturforvalterne slutter sig sammen for at koordinere opkrævning af infrastrukturafgifterne eller for at opkræve afgifter for driften af jernbanetransport, der krydser mere end ét jernbaneinfrastrukturnet inden for Den Europæiske Union.

Stk. 2. Banedanmark samarbejder med andre infrastrukturforvaltere om at muliggøre en effektiv anvendelse af tillæg til infrastrukturafgifterne og præstationsordningerne for trafik, der krydser mere end ét net i jernbanesystemet inden for Den Europæiske Union.

Stk. 3. Banedanmark og andre infrastrukturforvaltere fastsætter procedurer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 for at sikre, at international transport på jernbane har den størst mulige konkurrenceevne, og at jernbanenettet udnyttes effektivt.

Stk. 4. Jernbanenævnet gennemgår de afgørelser, der træffes efter stk. 1, og de procedurer der efter stk. 2, benyttes af infrastrukturforvaltere for at lette den internationale jernbanetransport.

Klage

§ 13. Banedanmarks afgørelser i medfør af denne bekendtgørelse kan påklages til Jernbanenævnet i henhold til bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 16 og 18 om klageadgang. Klage skal indgives til Jernbanenævnet senest 4 uger efter, at den afgørelse, der klages over, er meddelt den pågældende. Jernbanenævnets afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Ikrafttræden

§ 14. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2027.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 1566 af 8. december 2025 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet ophæves.

Banedanmark, den xx. måned 2026

Peter Jonasson

/ Kenneth Juul Andersen

Bilag 1

Satser for infrastrukturafgifter og supplerende obligatorisk aflysningsgebyr i 2027

1) Togkilometerafgift, bortset fra strækningerne Korsør – Nyborg og Øresundskyst – Svensk grænse, udgør 6,05 kr. pr. kørt togkilometer (ekskl. moms).

2) Broafgift for passage af Storebæltsforbindelsen udgør (ekskl. moms):

a) Passagertog: 4.948,44 kr. pr. tog.

b) Godstog: 7.997,92 kr. pr. tog.

3) Broafgift for passage af den danske del af Øresundsforbindelsen udgør (ekskl. moms):

a) Passagertog: 2.704,59 kr. pr. tog.

b) Godstog: 3.272,48 kr. pr. tog.

4) Supplerende obligatorisk aflysningsgebyr (ekskl. moms) udgør 28.050,58 kr. pr. måned.

Bilag 2

Miljøtilskud

Miljøtilskud udgør fra 1. januar 2027 0,0125 kr. pr. ton transporteret gods pr. km. (ekskl. moms).

Bilag 3

Præstationsordning

1.1. Kravet til kanalregularitet for passagertog er 97,0 pct. Kravet til kanalregularitet for godstog er 90,7 pct. Kanalregularitet udregnes som summen af trafikmængde fratrukket antal forsinkede tog på grund af Banedanmarks forhold, divideret med trafikmængde. Trafikmængde for passagertog opgøres som antallet af jernbanevirksomhedens kørte (køreplanlagte og tillyste ankomster) ankomster til registreringsstationer og akut aflyste (mindre end 72 timer før planlagt afgang) ankomster til registreringsstationer. Trafikmængde for godstog opgøres som antallet af jernbanevirksomhedens kørte (køreplanlagte og tillyste ankomster) gennemkørsler på eller ankomster til registreringsstationer og akut aflyste (mindre end 72 timer før planlagt afgang) gennemkørsler på eller ankomster til registreringsstationer. Banedanmark offentliggør i en bekendtgørelse en oversigt over de registreringsstationer for henholdsvist passagertog og godstog, der er omfattet af denne beregning.

1.2. På basis af den leverede kanalregularitet fra infrastrukturforvalteren udløses der bod fra infrastrukturforvalteren til jernbanevirksomheden på 785,41 kr. pr. forsinket tog, der ligger under kravet til kanalregularitet, og en bonus til infrastrukturforvalteren fra jernbanevirksomheden på 785,41 kr. pr. forsinket tog, der ligger over kravet til kanalregularitet.

1.3. Der pålægges hverken bod eller udløses bonus for tog, der ligger inden for følgende intervaller:

1) Hvis jernbanevirksomhedens samlede trafikmængde pr. år, delt med antallet af uger i året er minimum 75 og maksimalt 999, lægges 4 procentpoint til og trækkes 5 procentpoint fra kravet til kanalregularitet.

2) Hvis jernbanevirksomhedens samlede trafikmængde pr. år, delt med antallet af uger i året er minimum 1.000 og maksimalt 2.999, lægges 3 procentpoint til og trækkes 4 procentpoint fra kravet til kanalregularitet.

3) Hvis jernbanevirksomhedens samlede trafikmængde pr. år, delt med antallet af uger i året er minimum 3.000 og maksimalt 20.000, lægges 2 procentpoint til og trækkes 3 procentpoint fra kravet til kanalregularitet.

4) Hvis jernbanevirksomhedens samlede trafikmængde pr. år, delt med antallet af uger i året er mere end 20.000, lægges 1 procentpoint til og trækkes 2 procentpoint fra kravet til kanalregularitet.

1.4. Uanset bestemmelserne i nr. 1.3 kan kravet til kanalregularitet maksimalt være 99 pct.

Eksempel på udregning af bod eller bonus efter bestemmelserne i nr. 1.3.

Antagelsen er, at trafikmængden er 2.999 ankomster pr. uge, og kravet til kanalregularitet i året er 95 pct. Desuden er det fastsat, at intervallet, hvor der ikke pålægges bod eller udløses bonus, i det givne år varierer mellem 98 pct. og 91 pct. Dette interval opnås ved at lægge 3 procentpoint til 95 pct. og trække 4 procentpoint fra 95 pct.

Niveauet for kanalregularitet omregnet til antal forsinkede tog med Banedanmarks ansvar vil ved 95,0 pct. kanalregularitet udgøre 150 forsinkede tog. Hvis der er 270 eller flere forsinkede tog, svarende til en kanalregularitet på 91,0 pct., vil der pålægges en bod. Hvis der er 60 eller færre forsinkede tog, vil det udløse en bonus ved et niveau for kanalregularitet på 98,0 pct.

Eksempel 1: Beregning for en situation, hvor der udløses bonus til Banedanmark

Antal forsinkede tog med Banedanmarks ansvar den pågældende uge: 40.

De 40 forsinkede tog svarer til, at der skal betales bonus fra jernbanevirksomheden til Banedanmark for 20 forsinkede tog (differencen mellem grænsen på 60 forsinkede tog og de 40 tog, der faktisk er forsinket med Banedanmarks ansvar den pågældende måned). Det betyder en bonus på 20 multipliceret med 785,41 kr., hvilket giver et resultat på 15.708,20 kr.

Eksempel 2: Beregning for en situation, hvor der udløses bod fra Banedanmark

Antal forsinkede tog med Banedanmarks ansvar den pågældende uge: 280.

De 280 forsinkede tog svarer til, at der skal betales bod fra Banedanmark til jernbanevirksomheden for 10 forsinkede tog (differencen mellem grænsen på 270 forsinkede tog og de 280 tog, der faktisk er forsinket med Banedanmarks ansvar den pågældende måned). Det betyder en bod på 10 multipliceret med 785,41 kr., hvilket giver et resultat på 7.854,10 kr.

2.1. Bliver et større antal tog forsinket som følge af infrastrukturforvalterens forhold, betaler infrastrukturforvalteren en bod, der fastsættes ud fra antal forsinkede tog og den registrerede RDS-kode, jf. nr. 2.2.

2.2. Boden for følgende af infrastrukturforvalterens fejl er fastsat som følger:

1) Forsinkelser, som skyldes fejl vedr. kørestrømsanlæg (RDS-kode 750):

a) Ved 21-30 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 22.440,46 kr.

b) Ved 31-40 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 33.660,70 kr.

c) Ved 41-50 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 44.880,93 kr.

d) Ved mere end 50 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 56.101,17 kr.

2) Forsinkelser, som skyldes, at infrastrukturforvalteren ikke har hævet en sporspærring inden for den aftalte tid (RDS-kode 764):

a) Ved 1-10 forsinkede tog pr. for sent hævet spærring betales en bod på 11.220,23 kr.

b) Ved 11-20 forsinkede tog pr. for sent hævet spærring betales en bod på 22.440,46 kr.

c) Ved 21-30 forsinkede tog pr. for sent hævet spærring betales en bod på 44.880,93 kr.

d) Ved 31-40 forsinkede tog pr. for sent hævet spærring betales en bod på 67.321,40 kr.

e) Ved 41-50 forsinkede tog pr. for sent hævet spærring betales en bod på 89.761,86 kr.

f) Ved mere end 50 forsinkede tog pr. for sent hævet spærring betales en bod på 112.202,33 kr.

3) Forsinkelser, som skyldes fjernstyringsfejl (RDS-kode 780):

a) Ved 1-10 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 5.610,12 kr.

b) Ved 11-20 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 11.220,23 kr.

c) Ved 21-30 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 22.440,46 kr.

d) Ved 31-40 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 33.660,70 kr.

e) Ved 41-50 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 44.880,93 kr.

f) Ved mere end 50 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 56.101,17 kr.

2.3. Bod efter nr. 2.2 udbetales forholdsmæssigt til jernbanevirksomhederne i forhold til antallet af jernbanevirksomhedens forsinkede tog ved det pågældende forhold.

3.1. Hvis et større antal tog forsinkes som følge af en jernbanevirksomheds forhold relateret til jernbanekøretøjer, der er registeret med RDS-kode 300-599, pålægges jernbanevirksomheden en bod i overensstemmelse med bestemmelserne i nr. 3.2 og 3.3.

3.2. Boden for antal forsinkede tog, inkl. jernbanevirksomhedens egne tog, er fastsat som følger:

1) Ved 21-30 forsinkede tog pr. forhold betales en bod på 5.610,12 kr.

2) Ved 31-40 forsinkede tog pr. forhold betales en bod på 11.220,23 kr.

3) Ved 41-50 forsinkede tog pr. forhold betales en bod på 22.440,46 kr.

4) Ved mere end 50 forsinkede tog pr. forhold betales en bod på 33.660,70 kr.

3.3. Afgår mere end 1 pct. af jernbanevirksomhedens tog i den pågældende måned forsinket fra udgangsstationen som følge af jernbanevirksomhedens forhold, betaler jernbanevirksomheden en bod til Banedanmark på 224,40 kr. for hvert tog, der ligger over 1 pct. af jernbanevirksomhedens samlede antal afgange fra udgangsstationer den pågældende måned. Afgår mindre end 1 pct. af jernbanevirksomhedens tog i den pågældende måned forsinket fra udgangsstationen som følge af jernbanevirksomhedens forhold, modtager jernbanevirksomheden en bonus fra Banedanmark på 224,40 kr. for hvert tog, der ligger under 1 pct. af jernbanevirksomhedens samlede antal afgange fra udgangsstationer den pågældende måned. Udgangsstationen defineres som den station, hvor toget har sin første kørte afgangsmelding på en given dag.

Eksempel på udregning af bod eller bonus efter bestemmelserne i nr. 3.3.

Eksempel 1: Beregning for en situation, hvor der udløses bod fra jernbanevirksomheden

– Antal afgange fra udgangsstationer i den pågældende måned: 7000

– 1 pct. af det samlede antal afgange: 70

– Antal forsinkede afgange fra udgangsstationer som følge af jernbanevirksomhedens forhold: 85

Jernbanevirksomheden skal betale bod for 15 tog (forskellen mellem de 85 forsinkede tog og grænsen på 70 tog), hvilket svarer til en bod på 224,40 kr. multipliceret med 15, hvilket giver et resultat på 3.366,00 kr.

Eksempel 2: Beregning for en situation, hvor der udløses bonus til jernbanevirksomheden

– Antal afgange fra udgangsstationer i den pågældende måned: 7000

– 1 pct. af det samlede antal afgange: 70

– Antal forsinkede afgange fra udgangsstationer som følge af jernbanevirksomhedens forhold: 40

Jernbanevirksomheden skal have bonus for 30 tog (forskellen mellem de 40 forsinkede tog og grænsen på 70 tog), hvilket svarer til en bonus på 224,40 kr. multipliceret med 30, hvilket giver et resultat på 6.732,00 kr.

4.1. Maksimumsbeløbet for, hvor meget bod og bonus den enkelte jernbanevirksomhed kan blive pålagt henholdsvis modtage for forholdene nævnt i nr. 1-3 udgør 0,30 kr. pr. planlagt togkilometer, jf. den årlige køreplan eksklusiv de løbende ændringer hertil.

4.2. Maksimumbeløbet fordeles procentvis på de forskellige forhold på følgende måde:

1) For infrastrukturforvalteren fordeles maksimumsbeløbet med 70 pct. på bod henholdsvis bonus for leveret kanalregularitet, 5 pct. på bod for forsinkede tog grundet fejl på kørestrømsanlæg, 5 pct. på bod for forsinkede tog grundet for sent hævede sporspærringer, 10 pct. på bod for forsinkede tog grundet fjernstyringsfejl og 10 pct. på bod henholdsvis bonus for forsinkede tog fra udgangsstationen.

2) For jernbanevirksomheden fordeles maksimumsbeløbet med 70 pct. på bod henholdsvis bonus for leveret kanalregularitet, 20 pct. på bod for forsinkede tog grundet forhold relateret til jernbanekøretøjer og 10 pct. på bod henholdsvis bonus for forsinkede tog fra udgangsstationen.

4.3. Bod og bonus, der overstiger de maksimumbeløb, der følger af nr. 4.1 og 4.2, bortfalder for det pågældende år.

Bilag 4

Registreringsstationer

1. Registreringsstationer for passagertog på fjernbanen.

Stationsforkortelse	**Stationsnavn**	**Stationsforkortelse**	**Stationsnavn**
AB	Aalborg	NÆ	Næstved
ABL	Aalborg Lufthavn	OD	Odense
AR	Aarhus H	OK	Kokkedal
BM	Bramming	PA	Padborg
CPH	Københavns Lufthavn	RB	Ribe
ES	Esbjerg	RE	Ringe
FA	Fredericia	RF	Rødby Færge
FH	Frederikshavn	RG	Ringsted
HB	Hobro	RO	Roskilde
HG	Helsingør	SD	Skanderborg
HJ	Hjørring	SDB	Sønderborg
HK	Holbæk	SG	Slagelse
HO	Holstebro	SJ	Skjern
HR	Herning	SL	Silkeborg
HTÅ	Høje Tåstrup	STR	Struer

KB	Kalundborg	SVG	Svendborg
KD	Kolding	SØ	Skørping
KH	København H	TDR	Tønder
KJ	Køge	TE	Tinglev
KJN	Køge Nord	TI	Thisted
KK	Østerport	VA	Varde
KØ	Korsør	VEM	Vemb
LG	Langå	VG	Viborg
NF	Nykøbing Falster	VJ	Vejle
NG	Nyborg	VO	Vordingborg

2. Registreringsstationer for godstog på fjernbanen.

Stationsforkortelse	**Stationsnavn**	**Stationsforkortelse**	**Stationsnavn**
AR	Aarhus H	NÆ	Næstved
CPH	Københavns Lufthavn	NG	Nyborg
FA	Fredericia	PA	Padborg
FH	Frederikshavn	RG	Ringsted
HR	Herning	SQ	Snekkersten
HTÅ	Høje Tåstrup	TL	Taulov
KD	Kolding	VEM	Vemb

Officielle noter

EU Noter

[1)] Bekendtgørelsen gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, EU-Tidende 2012, nr. L 343, side 32.