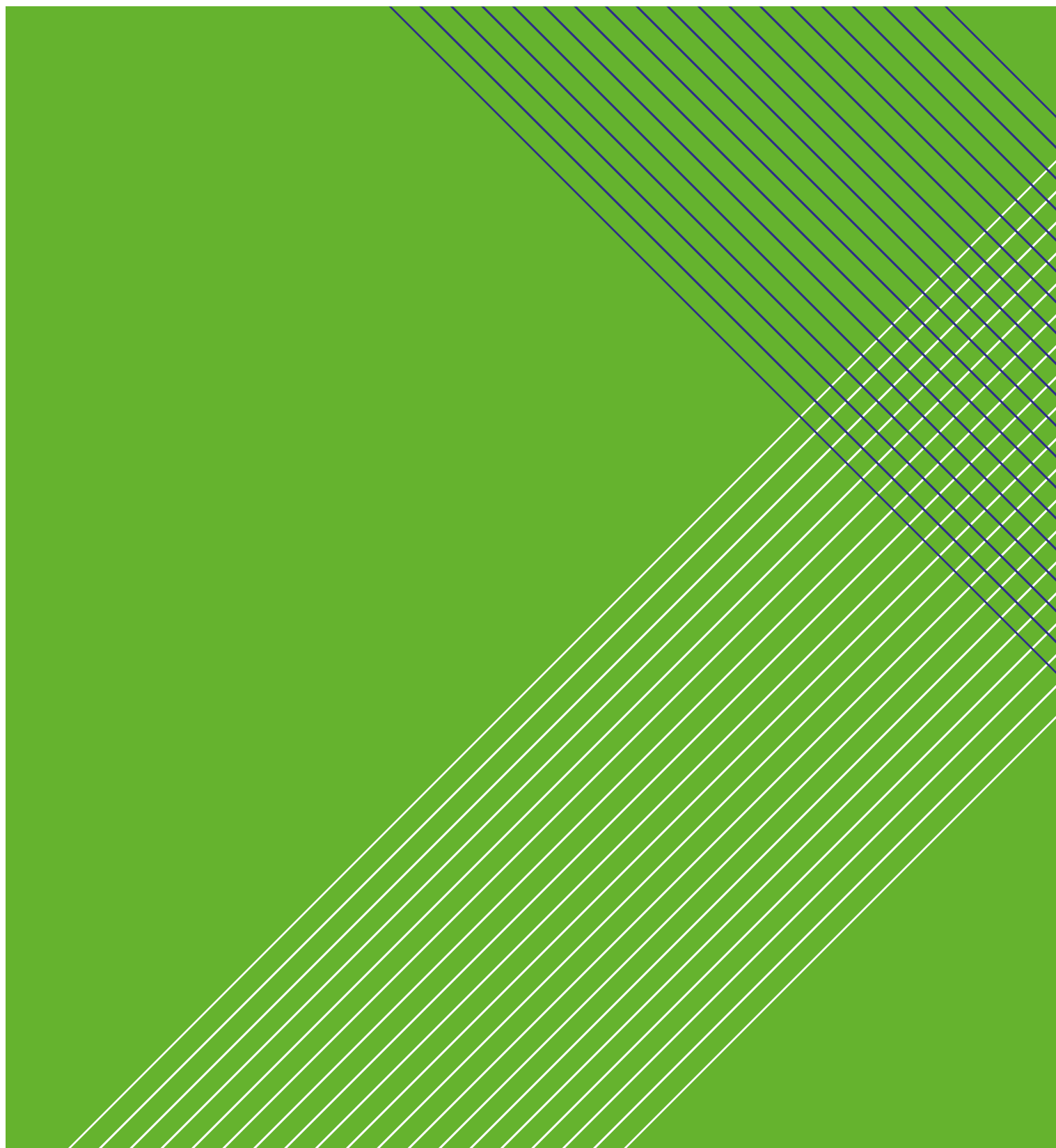


Prising av hensettingsspor for godstog

Vedlegg til Network Statement 2023



Prising av bruk av hensettingsspor for godstog

1 Innholdsfortegnelse

2	Bakgrunn	2
2.1	Rettslig grunnlag.....	2
2.2	Inndeling av tjenester på hensettingsområder	2
2.2.1	Hensetting	2
2.2.2	Verksteder	2
3	Prissystem.....	3
3.1	Driftshensetting.....	3
3.2	Segmentering	3
3.3	Prisenhet.....	3
3.3.1	Hensetting utenom ruteplan	3
4	Kostnadsoversikt	3
4.1	Drift og vedlikehold	3
4.2	Trafikkstyring.....	3
4.3	Kapitalkostnader og rimelig fortjeneste.....	3
4.3.1	Avskrivninger	3
4.3.2	Rimelig fortjeneste	4
5	Resultater	4
6	Implementering og anbefalinger.....	4
7	Prisendringsmekanismer	4
8	Bibliografi	5
9	Vedlegg 1 – Kostnadsgrunnlag	5

2 Bakgrunn

I 2021 gjennomførte Bane NOR et prosjekt for prising av bruk av hensettingsspor for godstog. Denne rapporten omhandler kostnadsgrunnlag, resultater og generelt hvilke vurderinger som ble gjort i dette arbeidet. Bruk av hensettingsspor for godstog har tidligere vært gratis. Prisene omtalt i denne rapporten vil være gjeldende fra 1. januar 2023.

2.1 Rettslig grunnlag

Hensetting av godstog er en jernbanerelatert tjeneste etter jernbaneforskriften § 4-2 bokstav d). Den som yter denne tjenesten, plikter å yte den på ikke-diskriminerende vilkår til alle jernbaneforetak. Det følger av jernbaneforskriften § 6-9 (3) at "Avgiften som pålegges for sportilgang i serviceanlegg som nevnt i § 4-2 og for å utføre tjenester i slike anlegg, skal ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med tillegg av en rimelig fortjeneste".

Bane NOR kan ta betalt for bruk av hensettingsspor¹ for å dekke sine kostnader, helt eller delvis, så lenge maksprisbegrensningen i jernbaneforskriften § 6-9 (3) overholdes. Samtidig er det viktig at prising av tjenesten utformes på en slik måte at det ikke skjer brudd på likebehandlingsprinsippet. Prisene for hensetting for gods er satt mye lavere enn kostnaden ved å yte denne tjenesten.

2.2 Inndeling av tjenester på hensettingsområder

På hensettingsområdene skiller Bane NOR mellom tilgangstjenesten knyttet til hensetting, tilgang til godsterminal, verkstedtjenester og andre tjenester som tilbys på hensettingsområder. For godstog er hensettingsområdene ofte knyttet sammen med terminalområdet. Det er et skille mellom tilgangen² til lasting og lossing på terminaler og parkering av togmateriell på hensettingsområdene. Denne rapporten omtaler kun bruk av hensettingsspor for godstog.

2.2.1 Hensetting

Tjenesten bruk av hensettingsspor gjelder muligheten til å parkere togmateriell som ikke går i rute. På godsterminalene/driftsbanegårdene/sidespor er det i varierende grad mulighet til å få utført andre tjenester som skifting mv. Det er egne priser for disse tjenestene.

Fakturering av kostnader for bruk av hensettingsspor skal baseres på planlagt hensetting i ruteplan som er registrert i Bane NORs IT-system til kapasitetsfordeling TPS/HDVG. Det er derfor viktig at togselskapene melder inn sitt hensettingsbehov i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen eller i forbindelse med operativ ruteplanlegging. Hensetting av togmateriell som ikke er i bruk, men som er parkert på områder som eies av Bane NOR skal også meldes inn i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Hensatt togmateriell som ikke blir registrert i TPS/HDVG må fjernes.

2.2.2 Verksteder

På noen hensettingsområder/driftsbanegårder tilbys det også vedlikehold av tog i verksted. Disse tjenestene er priset gjennom egne verkstedspriser og er ikke inkludert i prisen for hensetting.

¹ Tilgang til og innhold i tjenesten hensettingsspor, jf. § 4-2

² Tilgangstjenestene ved hensettingsområdene for gods, ankomst- og avgangsspor, er priset gjennom satsen for tilgang til godsterminaler, og er priset til marginalkostnad.

3 Prissystem

3.1 Driftshensetting

Bruk av hensettingsspor vil være gratis de første 48 timene etter ankomst ved terminal/hensettingsområde.

3.2 Segmentering

Det vil være én sats for bruk av hensettingsspor på A-områder, og én for resten av landet, B-områder. Satsen i A-områder vil være høyere enn i B-områder. I denne omgang er det kun Alnabru som vil defineres som A-område.

3.3 Prisenhet

Det vil bli en abonnementsbasert prising for bruk av hensettingsspor for godstog. Det vil si at jernbaneforetakene betaler en årlig pris basert på planlagt hensetting. Dette betyr at prisen fastsettes på bakgrunn av ruteplan³.

Jernbaneforetakene betaler en sats per 100 meter påbegynt hensatt materiell, avhengig av om det er snakk om driftshensetting eller langtidshensetting og om hensettingen skjer på et A- eller B-område. Jernbaneforetak som har materiell som hensettes utenom definerte hensettingsområder, vil bli fakturert satsen for B-områder.

3.3.1 Hensetting utenom ruteplan

Ved oppståtte behov som ikke er med i ruteplan, vil togselskapene måtte betale en timepris tilsvarende timeprisen ved planlagt hensetting.

4 Kostnadsoversikt

4.1 Drift og vedlikehold

Det er gjennomført kalkulasjon av drifts- og vedlikeholdskostnader basert på kostnadsberegninger på Alnabru og Ganddal for 2020. Kostnader knyttet til kontaktledningsanlegg er trukket fra kostnadsgrunnlaget.

4.2 Trafikkstyring

Kostnadene knyttet til trafikkstyring inne på hensettingsområdene er med i kostnadsgrunnlaget for prising av hensetting.

Trafikkstyringskostnadene består av planlegging av plassering av tog og togbevegelser på hensettingsområder mv.

4.3 Kapitalkostnader og rimelig fortjeneste

Det er to komponenter som utgjør kapitalkostnader og rimelig fortjeneste; avskrivninger og et tillegg for rimelig fortjeneste.

4.3.1 Avskrivninger

I beregningen av avskrivninger av hensettingsanlegg ble det brukt avskrivningskostander fra Bane NORs regnskap. Avskrivninger knyttet til kontaktledningsanlegg er trukket fra kostnadsgrunnlaget.

³ Ifølge en rapport av IRG-Rail (Independent regulators group) fra 2018 baseres prisene for hensetting i de fleste landene seg på en kombinasjon av sporelengde okkupert eller togelengde og tidsperioden togene står parkert.

4.3.2 Rimelig fortjeneste

Rimelig fortjeneste inngår ikke i prisen for bruk av hensettingsspor for godstog.

5 Resultater

Kostnader for drift og vedlikehold av hensettingsområdene for godstog utgjorde i gjennomsnitt 662 kroner per spormeter i 2020.

Trafikkstyringskostnadene utgjorde om lag 106 kroner per spormeter.

Avskrivninger per år er estimert til 2306 kroner per spormeter.

Tabell 1. Kostnader per spormeter per år i kroner

	Kostnader per spormeter
Drift og vedlikehold	662
Avskrivninger	2 306
Trafikkstyring	106
Sum	3 074

Avgiften for jernbanerelaterte tjenester skal ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med et tillegg for en rimelig fortjeneste. I dette tilfellet settes prisene betydelig lavere enn kostnaden knyttet til å yte tjenesten. Følgende priser vil være gjeldende fra 2023:

Tabell 2. Pris per time per 100 meter påbegynt materiell i kroner

	Sats første 48 timer	Sats etter 48 timer
Alnabru	0	25
Andre områder	0	5

6 Implementering og anbefalinger

Resultatene omtalt i rapporten vil være gjeldende fra og med ruteplanperiode R23, og rapporten inngår i høringen av Network Statement 2023.

7 Prisendringmekanismer

Bane NOR legger i utgangspunktet opp til at prisene justeres periodisk. Ved vesentlig bedre grunnlagsdata eller andre større endringer vil prisene imidlertid kunne endres på bakgrunn av dette.

Periode mm	Beskrivelse
Femårig justering	Kostnads kalkylene oppdateres minimum hvert femte år basert på tilsvarende eller forbedrede metoder, og der mer oppdaterte data kan brukes som grunnlag i estimeringen.
Årlig justering	Mellom de femårige justeringene endres prisene årlig i henhold til en egnet SSB-indeks. Det benyttes kostnadsindeksen for drift og vedlikehold av veganlegg. Selve prisjusteringen foretas etter følgende prinsipp (1):

$$(1) \quad P_{t+1} = P_t \cdot \left(\frac{KI_t^{Q2}}{KI_{t-1}^{Q2}} \right)$$

der: P_{t+1} = pris neste år
 P_t = pris inneværende år
 KI^{Q2} = SSBs indeks pr. annet kvartal for inneværende (t)
og foregående (t-1) år

Dette innebærer en prisjustering etterskuddsvis, men den gir stor forutsigbarhet for togselskapene, da neste års priser vil være klare tredje kvartal året før. Samtidig kan man følge med på indeksen underveis i året.

Nye, ombygde eller nedlagte objekter

Dersom det i forbindelse med nye anlegg, ferdigstilles nye objekter eller større ombygninger av objekter, samt nedleggelse av gamle i fireårsperioden, skal dette tas inn i kostnadsgrunnlaget når anlegget/objektet tas i bruk eller tas ut av bruk.

8 Bibliografi

Tjenestekatalogen,

https://www.banenor.no/globalassets/kundeportal/dokumenter/infrastrukturpriser/tjenestekatalog/tjenestekatalog_endelig.pdf

Samferdelsdepartementet, «Jernbaneforskriften,» 30.06.2021

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2021-06-30-2315>

Europaparamentet, «2012/34/EU - Om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde,» 21 11 2012. [Internett]. Available:

https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/jernbane/hoering_02122013/hdirectiv_e212.pdf

Independent Regulators' Group – Rail Subgroup Charges for Service Facilities, “An overview of charges for storage sidings in the IRG-Rail member states”, 16. November 2018

9 Vedlegg 1 – Kostnadsgrunnlag

	Alnabru	Ganddal
Drifts- og vedlikeholdskostnader	42 095 645	1 625 610
Avskrivningskostnader	132 854 484	19 327 995
Trafikkstyringskostnader	6 980 027	
Sum kostnader	181 930 156	20 953 605