

# Revidert ytelsesordning

---

VEDLEGG TIL NETWORK STATEMENT 2025

## Innhold

1. Innledning.....	2
2. Regelverk.....	2
3. Forslag til revidert ytelsesordning .....	2
3.1. Forsinkelser forårsaket av infrastrukturen.....	3
3.2. Forsinkelser forårsaket av togtrafikken.....	3
3.3. Innstillinger forårsaket av infrastrukturen .....	3
3.4. Innstillinger fra togselskapene .....	4
3.5. Tak på månedlige beløp .....	4
4. Forslag til bonusordning for godstogselskap.....	4
4.1. Bakgrunn for å innføre en bonusordning.....	4
4.2. Beskrivelse av metode.....	5
4.3. Eksempel .....	6
4.4. Høring av bonusordningen .....	6

## 1. Innledning

I 2023 pågår det en revisjon av Avtale om sportilgang (AST). I den forbindelse jobbes det også med revisjon av ytelsesordningen. Siden ytelsesordningen er en del av avgiftsordningen, skal den inngå i Network Statement, og følge tidsfristene for denne. Forslag til revidert ytelsesordning sendes derfor på høring som del av Network Statement 2025. Forslaget er ikke tatt inn i AST ennå, men dersom vi går videre med disse endringene, vil beskrivelsen av ytelsesordningen også bli oppdatert i AST.

I denne rapporten gis en mer utfyllende, men likevel kortfattet, forklaring til avsnitt 5.7 om ytelsesordning i Network Statement 2025.

Målet med revisjonen av ytelsesordningen er å styrke de økonomiske insentivene i ordningen. Ordningen skal virke sammen med andre tiltak for å unngå driftsforstyrrelser på jernbanenettet.

Det har vært en prosess hvor Bane NOR har hatt møter med bl.a. person- og godstogselskaper underveis om de økonomiske insentivene i ordningen. I møtene har Bane NOR fått innspill og kommentarer på ulike forslag til forbedringer.

Forslag om bonusordning for reduksjon i forsinkelser i godstrafikken er tatt inn i høringen av Network Statement, som del av ytelsesordningen. Dette har ikke vært tema i dialogen med togselskapene våren 2023. Nærmere om dette forslaget i kapittel 4.

## 2. Regelverk

Vi viser til jernbaneforskriftens § 6-6 om ytelsesordningen. Bane NOR legger forskriften til grunn for utforming av ordningen.

Det står i §6-6 (1) at det skal etableres en ytelsesordning for hele jernbanenettet som en del av avgiftsordningen. Formålet framgår også av (1):

*«Ytelsesordningen skal oppmuntre jernbaneforetakene og infrastrukturforvalter til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse.»*

## 3. Forslag til revidert ytelsesordning

Det er tatt utgangspunkt i ytelsesordningen slik den foreligger i 2023, og gjort endringer på bakgrunn av innspill om forbedringer. På grunn av at det er mange hensyn å ta, og mange ulike synspunkt på hva som vil forbedre ordningen, kan ikke alle innspill implementeres fullt ut. Det er heller ikke mulig å forutsi hvor stor effekt de ulike endringene vil ha. Prosessen som har pågått våren 2023 har reist mange interessante problemstillinger som det vil være nyttig å jobbe videre med.

Samtidig som det er hensiktsmessig med mer tid til utredning, er det viktig å ikke vente for lenge med å ta grep. Ytelsesordningen må styrkes for å kunne virke sammen med andre tiltak for å bedre driftsstabiliteten.

En trinnvis tilnærming virker derfor rimelig. Det gjøres noen grep i denne omgang, som beskrevet i denne rapporten. Arbeidet med revidering av ytelsesordningen stopper ikke med dette, men vil fortsette med sikte på et videreutviklet forslag i NS2026.

Her presenteres forslagene for NS2025.

### 3.1. Forsinkelser forårsaket av infrastrukturen

Bane NOR betaler til togselskapene kr/minutt (2024-prisnivå):

	Til persontogselskap	Til godstogselskap	Dagens ordning, til persontogselskap	Dagens ordning, til godstogselskap
Planlagt arbeid ikke ferdig i tide	128	66	80	41
Øvrige forsinkelser	91	47	80	41

Forskjell fra tidligere:

- På årsakskode 1, underkategori «Planlagt arbeid ikke ferdig i tide», er satsen som Bane NOR betaler til togselskapene økt mer enn andre satser. Dette gir for det første et sterkere incentiv til Bane NOR om å unngå slike hendelser. For det andre kompenseres togselskapene for litt mer av sine kostnader. Det er ofte høyere kostnader for togselskapene når en hendelse det er planlagt for, viser seg å vare utover planlagt tid.

### 3.2. Forsinkelser forårsaket av togtrafikken

Togselskapene betaler kr/minutt (2024-prisnivå):

	Persontogselskap	Godstogselskap	Dagens ordning, persontogselskap	Dagens ordning, godstogselskap
Baner med tillegg for følgeforsinkelser	143	70	113	51
Baner uten tillegg for følgeforsinkelser	93	49	113	51

Forskjell fra tidligere:

- Det innføres samtidig en bonusordning for godstogselskap som presterer bedre enn et angitt nivå. Se egen beskrivelse av bonusordning.
- Som før betaler togselskapene et tillegg på sine årsakskoder, som gjenspeiler deres del av følgeforsinkelser på kode 6 og 7 (hvor Bane NOR betaler ut til de som rammes av følgeforsinkelsene). Men Arendalsbanen, Breviksbanen og Flåmsbanen unntas fra dette tillegget, fordi det er liten grad av følgeforsinkelser på disse banene.

### 3.3. Innstillinger forårsaket av infrastrukturen

Bane NOR betaler til togselskapene kr/innstilling (2024-prisnivå):

	Til persontogselskap	Til godstogselskap	Dagens ordning, til persontogselskap	Dagens ordning, til godstogselskap
Planlagt arbeid ikke ferdig i tide	8 006	4 003	6 679 (hel), 3 339 (del)	-
Øvrige innstillinger	5 719	2 859	6 679 (hel), 3 339 (del)	-

Forskjell fra tidligere:

- Uplanlagte innstillinger for godstog tas inn i ordningen.
- Det er samme sats for hel- og delinnstillinger.
- Årsaken «Planlagt arbeid ikke ferdig i tide» har høyere sats (samme begrunnelse som i punktet om forsinkelser forårsaket av infrastrukturen).

### 3.4. Innstillinger fra togselskapene

Togselskapene betaler kr/innstilling (2024-prisnivå):

	Persontogselskap	Godstogselskap	Dagens ordning, persontogselskap	Dagens ordning, godstogselskap
Alle innstillinger omfattet av ordningen	7 015	3 431	8 349 (hel), 4 174 (del)	-

Forskjell fra tidligere:

- Uplanlagte innstillinger for godstog tas inn i ordningen.
- Det er samme sats for hel- og delinnstillinger.

### 3.5. Tak på månedlige beløp

I det nye forslaget kan verken forsinkelser eller innstillinger medføre større månedlig betaling for et selskap enn 75 prosent av hva selskapet betaler for den minste pakken med tjenester samme måned. Selskapet kan ikke få utbetalt fra Bane NOR mer enn 100 prosent av beløpet for minstepakken. Til sammenlikning har taket hittil vært 50 prosent begge veier.

Forslaget vil bidra til at det sjeldnere blir en avkortning fordi maksimumsbeløpet er nådd.

## 4. Forslag til bonusordning for godstogselskap

### 4.1. Bakgrunn for å innføre en bonusordning

I jernbaneforskriften § 6-6 åpnes det for at ytelsesordningen kan omfatte «... bonuser som belønner ytelser som overstiger det planlagte». Sammenlignet med persontogene forårsaker godstogene relativt mange forsinkelser i forhold til mengden trafikk, og det vil derfor i første omgang kun bli innført en bonus for godstogselskapene. Forsinkelsene forplanter seg utover nettet og medfører negative konsekvenser for Bane NOR og øvrige togselskaper, og det er ønskelig å motivere godstogselskapene til å gjøre grep for å redusere slike forsinkelser. Satsene i ytelsesordningen er et grep for å få til dette, men Bane NOR ønsker å forsterke incentivene ytterligere med en bonusløsning. Økt kvalitet og presisjon i trafikkavviklingen for godstogene forventes å gi positive ringvirkninger også for persontogselskapene og bidra til økt samfunnsøkonomisk nytte.

## 4.2. Beskrivelse av metode

Samme prinsipper vil gjelde for alle godstogselskapene, men det enkelte godstogselskap vil sammenlignes med hva som er et normalnivå for punktlighet innen deres markedssegment. Dette bidrar til å gjøre bonusordningen mer treffsikker og gir reelle incentiver for godstogselskapene. Grunnet ulike forutsetninger mellom de ulike markedssegmentene ville en generell bonusordning for alle godstogselskaper kunne medført en risiko for at noen sementer hadde liten mulighet for å oppnå bonus selv med betydelig forbedring. For hvert markedssegment er det beregnet en forventet andel tog i rute basert på historikk. Denne andelen er estimert ved å ta utgangspunkt i gjennomsnittlig andel tog i rute for hvert segment de siste fire årene. Terskelverdien for hvert segment vil tilsvare det historiske gjennomsnittet med et tillegg på 0,04, da kriteriet for å ha en bonus etter § 6-6 er at den «belønner ytelse som overstiger det planlagte». For 2025 er f.eks. andelen estimert med data for årene 2019-2022. Ved tog i rute menes her tog som ikke har noen forsinkelser registrert på kode 81-85, da det er disse forsinkelsene godstogselskapene i stor grad kan påvirke selv. Den forventede andelen tog i rute er brukt som terskelverdi for å utløse bonus. Markedssegmentene og deres tilhørende terskelverdier er listet opp i

Tabell 1.

Tabell 1 Terskelverdi per markedssegment

Markedssegment	Terskelverdi
Tømmer og flis	0,90
Kombi- og vognlast	0,89
Andre industritog	0,96
Malm og mineraler	0,98

For å beregne en eventuell bonus for et togselskap kombineres terskelverdien med antall faktiske avganger per måned til å beregne forventet antall avganger i rute. Togselskapet vil få en bonus for hvert tog som er i rute utover forventet antall per måned. Hvis andelen avganger i rute en måned er lavere enn terskelverdien får ikke togselskapet noen bonus denne måneden.

Dersom antall avganger i rute overstiger terskelverdien vil bonusen beregnes som følger:

$$Bonus_{ijk} = (\text{antall avganger i rute}_{ijk} - \text{antall forventede avganger i rute}_i) * b$$

$$\text{antall forventede avganger i rute}_{ij} = \frac{\text{antall avganger i rute i segment i 2019 - 2022}}{\text{antall avganger i segment i 2019 - 2022}} * \text{antall avganger}_{ij}$$

b = bonus per avgang i rute utover forventet

i = segment

j = togselskap

k = måned

For 2025 er det foreslått at bonusen per tog i rute, utover forventet antall er 10 000 kr.

Maksimalt utbetalt bonus per måned per togselskap vil være begrenset til 40 % av grunnprisen.

#### 4.3. Eksempel

I februar hadde et togselskap kombi- og vognlastsegmentet 100 avganger, og 94 % av disse var i rute. Forventet antall avganger i rute var 89 ( $89 \% * 100$ ), mens faktisk antall avganger i rute var 94 ( $94 \% * 100$ ). Dette betyr at togselskapet ville fått en få bonus for 5 tog, og bonus for februar ville blitt 50 000 kroner ( $5 \text{ tog} * 10\,000 \text{ NOK/tog}$ ).

#### 4.4. Høring av bonusordningen

Ettersom vi innfører en ny bonusordning, oppfordrer vi aktørene til å bruke høringsperioden på en god måte slik at eventuelle innspill og kommentarer kommer frem. Ordningen gjelder i første omgang for 2025 som en prøveordning. Hvorvidt den skal videreføres etter dette vil vi vurdere i de årlige prosessene fremover.