



Lovtidende A

2022

Udgivet den 3. december 2022

2. december 2022.

Nr. 1475.

Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet¹⁾

I medfør af § 21, stk. 1 og 2, i jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 2, stk. 6, og § 5, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1379 af 1. december 2015 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane m.v.:

§ 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. pandemi eller lignende.
- 6) Erstatningstog: Et tog, der erstatter et aflyst tog (dvs. et tillyst tog), og hvor aflysning og tillysning foregår i en og samme ekspedition og på samme toganmeldelse, og som 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 med mindre end 72 timer før planlagt afgang.
- 8) Forskudt kanal: En kanal, der er identisk med en tidligere kanal, men ligger på et senere tidspunkt.
- 9) Gennemkørsel: Et godstogs passage af en station som angivet i køreplanen.
- 10) Hjælpetog: Et plantog eller ekstratog, som skal yde hjælp i forbindelse med et uheld eller til et nedbrudt tog.
- 11) 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.
- 12) 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.
- 13) Køreplan: Kanaler, som Banedanmark har tildelt en jernbanevirksomhed, som har ansøgt herom, dvs. den af Banedanmark godkendte køreplan med eventuelle ændringer heri som følge af en toganmeldelse.
- 14) Materieltog: Et tog, som består af
 - a) togsæt uden passagerer,
 - b) lokomotiver med eller uden tilkoblede passager-vogne uden passagerer,
 - c) lokomotiver uden tilkoblede godsvogne, eller
 - d) lokomotiver med tilkoblede lokomotiver under forudsætning af, at de tilkoblede lokomotiver tilhører den jernbanevirksomhed, som ejer det træk-kende lokomotiv og er ansvarlig for transporten.
- 15) Parkering: Hensættelse af jernbanekøretøjer i en periode på over 72 timer.
- 16) 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.

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

- 17) Prøvekørsel: Tog, som er tillyst til at køre for afprøvningsmateriel og/eller jernbaneinfrastruktur.
- 18) 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.
- 19) RDS: Banedanmarks system til registrering af årsagerne til, at et tog er forsinket (Regularitets- og Driftstatistik System).
- 20) Registreringsstation: Stationer for passagertog og godstog benyttes til beregning af jernbanevirksomhedernes trafikmængde og fremgår af bilag 4.
- 21) Toganmeldelse: En af en jernbanevirksomhed bestilt ændring til en allerede gældende køreplan. Toganmeldelser udarbejdes og udsendes af Banedanmark.
- 22) Trafikmængde for passagertog opgøres som antallet af jernbanevirksomhedens korte og akut aflyste (mindre end 72 timer før planlagt afgang) ankomster til registreringsstationer.
- 23) Trafikmængde for godstog opgøres som antallet af jernbanevirksomhedens korte og akut aflyste (mindre end 72 timer før planlagt afgang) gennemkørsler på eller ankomster til registreringsstationer.
- 24) Udgangsstation: Den station, hvor toget har sin første korte afgangsmelding på en given dag.
- 25) Usædvanlige transporter: Jernbanetransporter, der ikke kan transporteres uden en særlig tilladelse fra Banedanmark.
- 26) Veterantog: Tog, der gennem en begrænset personbefordring fortrinsvis fremføres for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål, og som ikke primært tilsigter at dække et trafikalt behov.
- 27) Ændret standsningsmønster: Det forhold, at der standses ved andre stationer end planlagt i en køreplan.

Infrastrukturafgifter

§ 2. Jernbanevirksomheder betaler en togkilometerafgift baseret på korte kilometer. Togkilometerafgiften fastsættes som den omkostning, der påløber direkte som følge af jernbanedriften. For passage af Storebælt og Øresund betales broafgifter. Togkilometerafgifter og broafgifter betegnes samlet infrastrukturafgifter. Satserne for infrastrukturafgifter gældende fra 1. januar 2023 fremgår af bilag 1.

Stk. 2. 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 i 2023, der er fastsat, så afgiftsprovenuet samlet set reduceres med 25 pct. i faste priser i forhold til 2017. Beløbene, der herefter vil skulle betales, fastsættes i denne bekendtgørelse.

Stk. 3. Betaling af infrastrukturafgifter giver alene adgang til at foretage transporter, som kan gennemføres uden, at Banedanmark skal iværksætte særlige sikkerhedsforanstaltninger og lignende. Ved transport af usædvanlige transporter skal jernbanevirksomheden yderligere betale for de særlige

omkostninger, som statens jernbaneinfrastruktur, der forvaltes af Banedanmark, påføres i forbindelse med transporten.

§ 3. Ved opgørelsen af togkilometerafgifter anvendes de strækningsslængder, der fremgår af Banedanmarks netrede-gørelse. Strækningsslængden måles fra midten af en given station til midten af en anden, given station.

Stk. 2. Følgende former for kørsel er fritaget for infrastrukturafgifter:

- 1) Kørsel med hjælpetog, snerydningstog, kørsel med arbejdskøretøjer, arbejdskørsel og placeringskørsel med henblik på genoprettelse af jernbaneinfrastrukturen mv.
- 2) Rangering eller parkering af jernbanekøretøjer. Banedanmark kan forlange parkerede jernbanekøretøjer flyttet til en af Banedanmark anvist placering.
- 3) Kørsel med materieltog i tidsrummet fra kl. 19.00 til og med kl. 06.59.
- 4) Prøvekørsel med tog samt kørsel med veterantog.
- 5) Kørsel mellem sidespor eller på firmaspor eller gods-terminaler, hvor vogne rangeres ind og ud af større tog.

Stk. 3. Uanset bestemmelserne i stk. 2, nr. 4 og 5, skal der betales afgift for kørslen, hvis Banedanmark finder, at kørslen er til ulempe for den øvrige trafik.

Stk. 4. Der opkræves ikke broafgifter for materieltog.

§ 4. Infrastrukturafgifterne opkræves af Banedanmark. De samlede infrastrukturafgifter – togkilometerafgiften og broafgiften – opkræves månedligt bagud med en betalingsfrist på 30 dage netto, baseret på den faktiske kørsel i en given køreplan, jf. stk. 2 og 3.

Stk. 2. Hvis en jernbanevirksomhed ikke ønsker at benytte en tildelt kanal, skal jernbanevirksomheden afbestille den pågældende kanal.

Stk. 3. For at tilskynde til en effektiv udnyttelse af infrastrukturens kapacitet opkræver Banedanmark et gebyr for afbestilling af kanaler. Gebyret er sammensat således, at ved jernbanevirksomhedens afbestilling af en eller flere kanaler ad gangen mindre end 49 dage før den planlagte kørsel betales 50 pct. af afgiften for den afbestilte kanal eller den første af de afbestilte kanaler i afbestillingsperioden. Afbestiller jernbanevirksomheden en kanal mindre end 8 dage før den planlagte kørsel, betales hele afgiften for den pågældende kanal.

Stk. 4. Der betales ikke gebyr, 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 erstatningstog og ikke for det tog, der aflyses).
- 3) Eksterne forhold.
- 4) Erstatningstog (dvs. der betales alene for erstatningstog).

Stk. 5. Banedanmark afgør, om der er tale om aflysninger i forbindelse med tillysninger som nævnt i stk. 4, nr. 2 - 4.

Stk. 6. Banedanmark behandler ansøgers forretningsmæssige oplysninger, som Banedanmark kommer i besid-

delse af i forbindelse med opkrævning af infrastrukturafgifterne, fortroligt.

Miljøtilskud

§ 5. Størrelsen af miljøtilskuddet fastsættes efter reglerne i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane m.v. Tilskuddets størrelse fremgår af bilag 2.

§ 6. Jernbanevirksomheder indsender månedligt en opgørelse, 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 oplysning 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 strækningsslængder, der fremgår af Banedanmarks netdegørelse, og
- 4) det beløb, der skal godtgøres.

Stk. 3. Banedanmark godtgør jernbanevirksomheden det beløb, jernbanevirksomheden har krav på i henhold til § 5.

§ 7. Efter årets udløb skal jernbanevirksomhedens opgørelser efter § 6 revideres af en statsautoriseret revisor.

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 - bod eller bonus

§ 9. Med henblik på at tilskynde infrastrukturforvalter og jernbanevirksomheder på statens jernbaneinfrastruktur til at optimere jernbanenettets funktionalitet betales i overensstemmelse med det i bilag 3 anførte en bod eller udbetales en bonus baseret på forsinkede tog og årsagen til forsinkelserne. Forsinkelserne registreres i RDS, hvor årsagen til, at et tog er forsinket, er registreret med en kode.

Stk. 2. Af bilag 3 fremgår, hvilke koder i RDS der udløser bod eller bonus, og på hvilken måde, der udløses bod eller

bonus. Registrering og fastlæggelse af årsager i RDS-koder foretages af infrastrukturforvalteren. Alle jernbanevirksomheder har mulighed for at få løbende elektronisk adgang til registreringer om egne tog i RDS.

Stk. 3. 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. 4. Materieltog er ikke omfattet af bod- eller bonusordningen i bilag 3 eller anden præstationsordning.

Andre bestemmelser

§ 10. Ved manglende betaling af infrastrukturafgifter eller bod kan Banedanmark inddrage kanaler, der er tildelt den pågældende jernbanevirksomhed, såfremt 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 og med 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.

Klage

§ 12. Banedanmarks afgørelser i medfør af denne bekendtgørelse kan påklages til Jernbanenævnet. 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. Der henvises i øvrigt til jernbanelovens bestemmelser i kapitel 16 og 18 om klageadgang.

Ikrafttræden

§ 13. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2023.

Stk. 2. Banedanmark fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af bekendtgørelsens §§ 5-8 om miljøtilskudsordningen.

Stk. 3. Bekendtgørelse nr. 2244 af 29. november 2021 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet ophæves.

Banedanmark, den 2. december 2022

HAKON IVERSEN

/ Kenneth Juul Andersen

Bilag 1**Satser for infrastrukturafgifter i 2023**

- 1) Togkilometerafgift, bortset fra strækningerne Korsør – Nyborg og Øresundskyst – Svensk grænse, udgør 5,39 kr. pr. kørt togkilometer (ekskl. moms)
- 2) Broafgift for passage af Storebæltsforbindelsen udgør (ekskl. moms):
 - a) Passagertog: 5.041,02 kr. pr. tog.
 - b) Godstog: 7.128,12 kr. pr. tog.
- 3) Broafgift for passage af den danske del af Øresundsforbindelsen udgør (ekskl. moms):
 - a) Passagertog: 2.410,46 kr. pr. tog.
 - b) Godstog: 2.916,59 kr. pr. tog.

Bilag 2

Miljøtilskud

Miljøtilskud udgør fra 1. januar 2023 0,0152 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 fratrasket antal forsinkede tog på grund af Banedanmarks forhold, divideret med trafikmængde. Trafikmængde for passagertog opgøres som antallet af jernbanevirksomhedens kørte ankomster til registreringsstationer og akut aflyste ankomster til registreringsstationer mindre end 72 timer før planlagt afgang. Trafikmængde for godstog opgøres som antallet af jernbanevirksomhedens kørte gennemkørsler på eller ankomster til registreringsstationer og akut aflyste gennemkørsler på eller ankomster til registreringsstationer mindre end 72 timer før planlagt afgang. Banedanmark offentliggør i en bekendtgørelse en oversigt over de registreringsstationer for henholdsvis 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 700 kr. pr. forsinket tog, der ligger under kravet til kanalregularitet, og en bonus til infrastrukturforvalteren fra jernbanevirksomheden på 700 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) Er jernbanevirksomhedens samlede trafikmængde pr. år delt med antallet af uger i året mindre end 1.000, lægges 4 procentpoint til og trækkes 5 procentpoint fra kravet til kanalregularitet.

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

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

4) Er jernbanevirksomhedens samlede trafikmængde pr. år delt med antallet af uger i året 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.

Det antages at trafikmængden er 2.999 ankomster pr. uge, kravet til kanalregularitet i året er 95 pct. og intervallet, hvor der ikke pålægges bod eller udløses bonus, er i det givne år mellem 98 pct. og 91 pct. (fremkommet ved henholdsvis 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 700 kr., hvilket giver et resultat på 14.000 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 700 kr., hvilket giver et resultat på 7.000 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. kørestrømanlæg (RDS-kode 750):

- a) Ved 21-30 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 20.000 kr.
- b) Ved 31-40 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 30.000 kr.
- c) Ved 41-50 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 40.000 kr.
- d) Ved mere end 50 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 50.000 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 10.000 kr.
- b) Ved 11-20 forsinkede tog pr. for sent hævet spærring betales en bod på 20.000 kr.
- c) Ved 21-30 forsinkede tog pr. for sent hævet spærring betales en bod på 40.000 kr.
- d) Ved 31-40 forsinkede tog pr. for sent hævet spærring betales en bod på 60.000 kr.
- e) Ved 41-50 forsinkede tog pr. for sent hævet spærring betales en bod på 80.000 kr.
- f) Ved mere end 50 forsinkede tog pr. for sent hævet spærring betales en bod på 100.000 kr.

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

- a) Ved 1-10 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 5.000 kr.
- b) Ved 11-20 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 10.000 kr.
- c) Ved 21-30 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 20.000 kr.
- d) Ved 31-40 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 30.000 kr.
- e) Ved 41-50 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 40.000 kr.
- f) Ved mere end 50 forsinkede tog pr. fejl betales en bod på 50.000 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. Bliver et større antal tog forsinket 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 5.000 kr.
- 2) Ved 31-40 forsinkede tog pr. forhold betales en bod på 10.000 kr.
- 3) Ved 41-50 forsinkede tog pr. forhold betales en bod på 20.000 kr.
- 4) Ved mere end 50 forsinkede tog pr. forhold betales en bod på 30.000 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 200 kr. for hvert tog, der ligger over 1 pct. af jernbanevirksomhedens samlede antal afgang 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 200 kr. for hvert tog, der ligger under 1 pct. af jernbanevirksomhedens samlede antal afgang 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 afgang fra udgangsstationer i den pågældende måned: 7000
- 1 pct. af det samlede antal afgang: 70
- Antal forsinkede afgang 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 200 kr. multipliceret med 15, hvilket giver et resultat på 3.000 kr.

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

- Antal afgang fra udgangsstationer i den pågældende måned: 7000
- 1 pct. af det samlede antal afgang: 70
- Antal forsinkede afgang 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 200 kr. multipliceret med 30, hvilket giver et resultat på 6.000 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 0,27 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 kørestrømanlæg, 5 pct. på bod for forsinkede tog grundet for sent hævde 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	NG	Nyborg
ABL	Aalborg Lufthavn	OD	Odense
AR	Århus 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	TDR	Tønder
KH	København H	TE	Tinglev
KJ	Køge	TI	Thisted
KK	Østerport	VA	Varde
KØ	Korsør	VEM	Vemb
LG	Langå	VG	Viborg
NÆ	Næstved	VJ	Vejle
NF	Nykøbing Falster	VO	Vordingborg

2. Registreringsstationer for godstog på fjernbanen.

Stationsforkortelse	Stationsnavn	Stationsforkortelse	Stationsnavn
AR	Århus 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