

**Sökande:**

Green Cargo AB  
Box 39  
171 11 SOLNA

**Motpart:**

Trafikverket  
781 89 Borlänge

**Saken**

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets förfarande för tilldelning av kapacitet för tågplan 2015 avseende tåg 4005

**Transportstyrelsens beslut**

- Trafikverkets hantering när det gäller Green Cargo AB:s möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan 2015 strider inte mot tidsfristen för yttrande i 6 kap. 9 § järnvägslagen.
- Trafikverkets bedömning att det inte förelåg en tvist mellan tåg 4005 och tåg 41919 i tågplanen 2015 och att Green Cargo AB därför inte hade rätt till tvistlösningsförfarande strider mot 6 kap. 12 § järnvägslagen.
- Trafikverkets beslut att inte förklara viss del av infrastrukturen som överbelastad strider mot 6 kap. 13 § järnvägslagen.

- Trafikverkets beslut om tilldelning har inte skett enligt de prioriteringskriterier som anges i järnvägsnätsbeskrivningen vilket strider mot 6 kap. 15 § järnvägslagen.
- Trafikverket uppger att principen för den så kallade ARE-trafiken, att det tåg som först kommer till Sverige ska lämna Sverige först, är en etablerad princip i tilldelningsförfarandet. Trots detta anges principen inte i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning, vilket strider mot 6 kap. 5 § järnvägslagen och 5 kap. 1 § järnvägsförordningen (2004:526).
- Om det föreligger en intressekonflikt som inte kan lösas genom samordning av ansökningarna ska Trafikverket senast i tilldelningsförfarandet för tågplan 2017 medge rätt till tvistlösningsförfarande, även i de fall då prioriteringskriterierna inte skiljer tåglägena åt.
- Alla principer som Trafikverket avser tillämpa i tilldelningsförfarandet ska anges i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning. Om Trafikverket för viss slags trafik avser tillämpa principen att det tåg som först kommer till Sverige också ska lämna Sverige först, ska denna princip anges senast i järnvägsnätsbeskrivningen gällande tågplan 2017.

## Bakgrund

Järnvägsföretagen Green Cargo AB (nedan Green Cargo) och CargoNet AS (nedan CargoNet) ansökte båda i april om tåglägen i tågplan 2015 för den så kallade ARE-trafiken som innebär transport av gods mellan Narvik och Oslo genom Sverige. I Trafikverkets utkast till tågplan den 7 juli 2014 gavs ett förslag som innebar att Green Cargo körde om Cargo Nets tåg. Green Cargo skulle få tågläge 4005 Narvik - Charlottenberg onsdagar-fredagar. Gångtiden uppges av Trafikverket till 25.13 h. Transportstyrelsen förstår denna tidsangivelse som 25 timmar och 13 minuter.<sup>1</sup> Tågläget var i enlighet med Green Cargos ansökan. CargoNet föreslogs tågläge 41919 med tidigare avgångstid från Narvik än Green Cargo men med senare ankomst till Charlottenberg efter 28 timmar och 30 minuter, vilket avvek från CargoNets ansökan.

CargoNet invände den 1 augusti mot förslaget och anförde att Trafikverket frångått den tidigare etablerade principen för den aktuella ARE-trafiken att

---

<sup>1</sup> Övriga tidsangivelser nedan är redovisade utifrån samma tolkning.

det tåg som först kom in till Sverige också skulle lämna Sverige först. Trafikverket ändrade då förslaget till tågplan så att inget tåg blev passerat av det andra. Green Cargo föreslogs ett tågläge med senare ankomsttid Charlottenberg än i det tidigare förslaget. Detta innebar en längre gångtid (26 timmar och 52 minuter) och en senare ankomsttid än CargoNet. Samtidigt erbjöds CargoNet en tidigare ankomsttid Charlottenberg än i det första förslaget och fick då en kortare gångtid än i det första förslaget (27 timmar och 2 minuter). Inget tåg blev därmed passerat av det andra. Den nya förslaget kommunicerades med parterna vid samordningsmöte den 26-28 augusti. I e-post från Trafikverket den 1 september 2014 informerades Green Cargo om att Trafikverket kommer att nyttja principen som tillämpades i beslutet från 2012, som innebar att det tåg som kommer först till Sverige också ska lämna Sverige först. Den 3 september skickades ytterligare ett e-postmeddelande till Green Cargo där Trafikverket redovisar det nya läget för tåg 4005 med bifogad tidtabell men anger att de ska återkomma med varianterna på grund av omledning. Green Cargo gavs då inte någon uttrycklig möjlighet att yttra sig inom viss tid. Green Cargo anförde dock den 8 september att ändringen med 99 minuters påslag inte var acceptabel.

Twistlösningsförfarande hölls under flera dagar under perioden den 15-24 september 2014 men utmynnade inte i någon lösning på konflikten. Av handlingarna framgår att Trafikverket då muntligen upplyste Green Cargo om att tvist med annan sökande inte förelåg och någon formell tilldelning med stöd av 6 kap. 15 § järnvägslagen skedde inte. Det exakta datumet för detta besked framgår inte. Den 26 september 2014 fastställde Trafikverket tågplan 2015. Beslutet innebar att Green Cargo och Cargo Net fick tågläge i enlighet med Trafikverkets förslag den 26-28 augusti.

### **Green Cargo:s yrkanden**

I skrivelse den 26 januari 2015 hänskjuter Green Cargo AB en tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen till Transportstyrelsen.

I denna skrivelse hemställer Green Cargo med åberopande av 6 kap. 9 § järnvägslagen om Transportstyrelsens prövning av om följande beslut är i överensstämmelse med järnvägslagen:

1. Trafikverkets beslut i tvist för tåg 4005:s tilldelade tågläge onsdagar - fredagar tågplan 2015.
2. Trafikverkets kapacitetstilldelningsprocess tågplan 2015, hanteringen av tågläge 4005 onsdagar- fredagar.
3. Trafikverkets twistlösningsförfarande.

Green Cargo yrkar att Trafikverkets tilldelning gällande tåg 4005 ska anses som ogiltig på grund av allvarliga brister i tågplanprocessen. I hemställan

anges samtidigt att de enbart tvistar om själva hanteringen av tvistlösningsförfarandet där de inte givits möjlighet att lämna synpunkter på de nya förutsättningarna för tågläge 4005. Enligt Transportstyrelsens mening var det med hänsyn till de yrkanden som angavs i början av skrivelsen oklart om Green Cargo yrkade prövning även av tilldelningsbeslutet avseende tåg 4005 eller enbart förfarandet för tilldelning. Green Cargo har efter Transportstyrelsens begäran om förtydligande uppgivit att prövning endast önskas av processen för tilldelning gällande tåg 4005 under tågplan 2015.

Green Cargo önskar ett förtydligande av Transportstyrelsen om det i framtiden är möjligt att lämna ärenden till tvist som enbart gäller processen som sådan. Green Cargo önskar också prövning av om Trafikverket har stöd i lag att enbart hänskjuta tvistärenden till tåglägeskonflikter.<sup>2</sup>

### **Trafikverkets inställning**

Trafikverket menar att Green Cargo haft möjlighet att yttra sig över det nya förslaget till tågplan efter den 28 augusti och Green Cargo har också yttrat sig. Tvistlösningsförfarande inleddes den 15 september och flera samtal fördes med Green Cargo fram till den 24 september utan någon gemensam lösning på konflikten. Green Cargo har istället fått besked att tvist med annan sökande inte förelåg. Trafikverket instämmer i Green Cargos kritik angående brister i ärendehanteringens då överbelastningsförklaring av delsträckan Kirunavaara-Boden inte gjordes och då ensidig tilldelning skedde med stöd av prioriteringskriterierna och den etablerade principen först in i Sverige - först ut ur Sverige. Trafikverket vidgår också att kommunikationen om de olika processtegen i ärendet inte varit tillräckligt tydlig. Trafikverket kommer att vidta åtgärder för att stärka tydligheten och kommunikationen i tilldelningsprocessen särskilt vad avser samordning och tvistlösning.

### **Parternas utveckling av talan**

**Gren Cargo AB har i huvudsak anfört följande**

Green Cargo är väl medvetet om principerna för sträckan Narvik-Oslo. Det är däremot en mycket stor brist i kapacitetstilldelningsprocessen för tågplan 2015 där man återigen konstruerar tåglägen för Green Cargo och CargoNet där dessa likvärdiga tåg kör om varandra. Green Cargo invänder mot att det inte har givits möjlighet att lämna synpunkter på detta tågläge i den ordinarie processen. I 6 kap. 9 § järnvägslagen kan man klart utläsa att tidsfristen för yttrande inte får understiga en månad. Green Cargo har fått en sämre tidtabell och en annan sträckning på en del av sträckan, med en

---

<sup>2</sup> Jämför nedan under Rätten till tvistlösningsförfarande.

betydande ökning av gångtiden som följd. Trafikverkets beslut om ändring av förslaget till tågplan baserades inte på nya upplysningar utan på sådant som var känt genom hela tågplaneprocessen - att det ena tåget fick vänta på det andra. Trafikverket har haft möjlighet att lägga om tåglägena tidigare i processen så att Green Cargo hade kunnat lämna synpunkter på det nya förslaget. Ankomsttiden är av väsentlig kommersiell betydelse för Green Cargo och det är inte acceptabelt med en betydande ändring i slutet av tilldelningsprocessen utan möjlighet för sökande att ha synpunkter. Byte av tågläget i hanteringen av tåg 4005 i sig är inte problemet utan enbart själva hanteringen i tvistlösningsförfarandet. Green Cargo anför vidare att de hade kunnat acceptera tågläget och eventuellt också hitta en bättre lösning för tåget om de fått detta besked innan samrådsmötena genomförts. Det läge som de nu fick har inte bara en oacceptabel ankomsttid utan det saknas också uppehåll under vägen som de av kvalitets skäl är tvingade att göra. Under tågplan 2015 har Green Cargo varit tvungna att göra avsteg på sina kvalitetsmarginaler för att hålla den tilldelade tidtabellen.

Green Cargo anför vidare att Trafikverket har meddelat att tvist inte kan föreligga om det inte finns konflikt med annat järnvägsföretag. Green Cargo begär därför prövning av om Trafikverkets tvistlösningsförfarande har stöd i lag. Green Cargo anser att det är av yttersta vikt att även hanteringen av processen kan gå till tvistlösning.

#### Trafikverket har i huvudsak anført följande

Informationen till Green Cargo om att tågläget för tåg 4005 skulle ändras gavs muntligen vid samordningsmöte i slutet av augusti. Beskedet har inte dokumenterats men i e-postmeddelande till Green Cargo den 1 september informerade Trafikverket om att de avsåg fatta beslut enligt principen som tillämpades i beslutet från 2011. Den 3 september skickades ytterligare ett e-postmeddelande till Green Cargo med ett skriftligt förslag till ny tidtabell.

I Trafikverkets första utkast till tågplan 2015 den 7 juli 2014 konstruerades av misstag tåglägen som innebar att Cargo Nets tåg 41919 blev passerat av Green Cargos tåg 4005.

Trafikverkets ändrade förslag till tågplan 2015 motiverades med den tidigare etablerade principen för ARE-trafiken att det tåg som först kommer in i Sverige också ska lämna Sverige först. Denna princip innebär att inget av dessa likvärdiga tåg ska bli förbigånget av det andra. Principen har etablerats för att Trafikverkets prioriteringsregler inte faller något avgörande mellan Green Cargos och Cargo Nets ansökningar då dessa konkurrerar om identiska transportuppgifter.

Trafikverket anför att principen om att den som kommer först till Sverige också ska få lämna Sverige först har utvecklats i samråd med berörda parter



2011. I det ursprungliga förslaget till tågplan blev Green Cargos tåg då passerat av Cargo Nets tåg. Efter invändningar från Green Cargo försökte man lösa konflikten med samordning och senare med prioriteringskriterier efter överbelastningsförklaring på en del av sträckan. Prioriteringskriterierna ledde inte till någon lösning eftersom det konstaterades att tågen var likvärdiga. Green Cargo hävdade i denna tvist att det inte fanns något skäl att något av tågen skulle passera det andra. Trafikverket fann den synpunkten skälig och beslutade att tilldela kapacitet i den ordning som tågen kom till Sverige. Förfarandet samråddes med Green Cargo, Cargo Net och Jernbaneverket innan beslut. Principen har inte dokumenterats på något särskilt sätt men har tillämpats av samtliga berörda parter sedan 2011.

Tåg 4005 och tåg 41919 i tågplan 2015 avser samma slags transport och riktning. Sådana situationer förekommer ofta. Det ena tåget kan t ex ha lite längre gångtid eller den ena sökande kanske inte får exakt det tågläge som begärts. Det går inte att skilja tågen åt med Trafikverkets prioriteringsregler och enligt Trafikverket kan tvistlösning därför inte begäras. Trafikverket accepterade dock att en motsvarande fråga 2011 sågs som konflikt och beslut om tvistlösning meddelades. Möjligen borde Trafikverket ha betraktat även den nu aktuella frågan som en tvist, eftersom förslaget till tågplan i juli 2014 innebar att det tåg som kom först till Sverige inte lämnade Sverige först.

### **Skäl för beslutet**

Av 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) och 1 kap. 2 § järnvägsförordningen (2004:526) framgår att ett järnvägsföretag får hänskjuta tvister till Transportstyrelsen om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med bl.a. 6 kap. järnvägslagen eller föreskrifter som meddelas i anslutning till 6 kap denna lag.

Bestämmelsen grundas på artikel 56.1 i direktiv (EU) 2012/34. I denna artikel anges bl.a. att utan att det påverkar tillämpningen av artikel 46.6, ska en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt kunna överklaga till regleringsorganet, särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren om

- a) beskrivningen av järnvägsnätet, i dess preliminära och slutgiltiga version,
- b) de kriterier som fastställs i denna beskrivning,
- c) tilldelningsförfarandet och dess resultat.<sup>3</sup>

Av 6 kap. 3 § järnvägslagen framgår bl.a. att om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas ska förvaltaren tilldela kapacitet

---

<sup>3</sup> Artikel 56.1 innehåller ytterligare punkter men dessa bedöms inte relevanta i ärendet.

med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Av 6 kap. 5 § samma lag framgår bl.a. att en infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om bl.a. förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. Beskrivningen ska bl.a. offentliggöras.

I 6 kap. 9 § järnvägslagen anges bl.a. att infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. Infrastrukturförvaltaren skall i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på sökandenas verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökandena. Berörda parter ska ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad.

Infrastrukturförvaltaren ska genom samordning av ansökningarna söka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid kapacitetstilldelningen. Infrastrukturförvaltaren får föreslå en sökande annan infrastrukturkapacitet än den begärda (6 kap. 10 §). Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, ska infrastrukturförvaltaren enligt 6 kap. 12 § samma lag tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning.

Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfarande för samordning och tvistlösning, ska infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet (6 kap. 13 §).

Om möjligheten att ta ut en extra avgift enligt 7 kap. 3 § järnvägslagen inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som ska tilldelas infrastrukturkapacitet, ska infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet (6 kap. 15 §).

Enligt 5 kap. 1 § järnvägsförordningen (2004:526) ska en beskrivning av järnvägsnätet innehålla bl.a. principer för kapacitetstilldelningen och principer för samordning.

### **Transportstyrelsen gör följande bedömning.**

Transportstyrelsen konstaterar att Green Cargo inte är missnöjda med den överenskomna principen om att det tåg som kommer först till Sverige också ska lämna Sverige först. Transportstyrelsen prövar därför inte denna fråga.

*Tillämpligheten av 8 kap. 9 § järnvägslagen*

I 8 kap. 9 § JL anges att hänskjutande av tvist till Transportstyrelsen får avse en infrastrukturförvaltares *beslut*. Green Cargo har begärt prövning av hanteringen/processen i Trafikverkets tvistlösningsförfarande, inte det beslut om tilldelning som slutligen fastställdes. Frågan är därför om begäran om prövning avser sådana förhållanden som kan prövas inom ramen för tvist enligt 8 kap. 9 § JL.

Enlig art. 56.1 i direktivet är en av flera grunder för överklagande till regleringsorganet att sökande bl.a. anser sig ha blivit orättvist behandlad och det anges vilka beslut som särskilt ska kunna prövas. Som exempel anges bl.a. beskrivningen av järnvägsnätet, kriterier som fastställs i denna samt tilldelningsförfarandet och dess resultat. Det måste således inte vara fråga om uttryckliga beslut om t.ex. tilldelning. De exempel som anges är inte heller uttömmande utan endast sådant som särskilt kan prövas. Transportstyrelsen anser mot bakgrund av lydelsen i direktivet att rätten till hänskjutande av tvist enligt bestämmelsen i järnvägslagen omfattar även processen, inklusive förfarandet för tilldelning av kapacitet som slutligen leder fram till beslut om tågplan, bl.a. i de fall sökanden anser sig orättvist behandlad. Enligt Transportstyrelsens mening är detta också rimligt eftersom förfarandet i sig kan innebära ekonomiska och andra konsekvenser för sökanden, oavsett vilket tilldelningsbeslut som sedan fattas.

#### *Tidsfristen för yttrande över förslaget till tågplan*

Green Cargo har anfört att de inte fått möjlighet att ge synpunkter inom rimlig tid på det nya förslaget till tågplan 2015 för tåg 4005 och hänvisar till att tidsfristen för yttrande enligt 6 kap. 9 § järnvägslagen inte får understiga en månad.

Bestämmelsen om att tidsfristen för yttrande inte får understiga en månad anges i anslutning till att infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från ingivna ansökningar om kapacitet och att berörda parter ska ges möjlighet att yttra sig över förslaget. Därefter ska samordning av ansökningarna ske och tvistlösningsförfarande tillhandahållas om en intressekonflikt kvarstår. Enligt Transportstyrelsens mening avser tidsfristen för yttrande därmed endast det första utkastet till tågplan. Det är inte heller rimligt att parterna vid varje reviderat förslag till tågplan ska ha möjlighet att yttra sig under minst en månad. Processen för fastställelse av tågplanen skulle med ett sådant förfarande kunna fortgå under väldigt lång tid och fastställelse inte kunna ske i tid. Det är visserligen givet att den sökande som får tågläge i enlighet med sin ansökan inte har några invändningar i det första steget i den ordinarie processen för kapacitetstilldelning, utan först om detta förslag ändras. Möjligheten till yttrande är dock endast ett av flera steg i processen för kapacitetstilldelning, utöver de senare stegen med samordning och eventuellt



tvistlösningsförfarande. Även under dessa steg i tilldelningen kan sökande invända mot de tåglägen som då föreslås. Transportstyrelsen konstaterar också att Green Cargo i samband med samordningen den 26-28 augusti har haft möjlighet att lämna synpunkter på det tågläge som Trafikverket då föreslog augusti. Transportstyrelsen anser sammanfattningsvis att Trafikverkets hantering är i enlighet med den föreskrivna yttrandefristen i 6 kap. 9 järnvägslagen.

#### *Uppgifter i järnvägsnätsbeskrivningen och tillämpning av tilldelningsprinciper*

Principen först in i Sverige först ut ur Sverige var överenskommen mellan parterna sedan tidigare. Det kan därför inte ha kommit som en överraskning för Green Cargo då Trafikverket den 1 september informerade om att denna princip skulle tillämpas. Transportstyrelsen konstaterar dock att principen inte anges i järnvägsnätsbeskrivningen. Principen om att det tåg som kommer först till Sverige också ska lämna Sverige först när det gäller den så kallade ARE-trafiken uppges av parterna vara en etablerad princip. Enligt Transportstyrelsens mening är principen därmed en princip för tilldelning av kapacitet och borde därför ha angivits i järnvägsnätsbeskrivningen enligt 6 kap. 5 § järnvägslagen samt 5 kap. 1 § järnvägsförordningen.

Transportstyrelsen konstaterar vidare att den uppgivna principen inte tillämpades vid det första utkastet till tågplan utan först senare i tilldelningsförfarande. Såsom Trafikverket har medgivit försenades processen för kapacitetstilldelning för att det första förslaget till tågplan innebar ett avsteg från en tidigare överenskommen princip. Detta förhållande kan ha medfört oönskade kostnader och andra konsekvenser för Green Cargo.

Sammanfattningsvis är det inte dokumenterat och därmed inte heller tydligt vilka principer som ska ligga till grund för tilldelningen av kapacitet.

Alla principer som Trafikverket avser tillämpa i tilldelningsförfarandet ska anges i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning. Om Trafikverket för viss slags trafik avser tillämpa principen att det tåg som först kommer till Sverige också ska lämna Sverige först, ska denna princip anges senast i järnvägsnätsbeskrivningen gällande tågplan 2017.

#### *Rätten till tvistlösningsförfarande*

Green Cargo har i hemställan angivit att de önskar prövning av om Trafikverket har stöd i lag att enbart hänskjuta *tvistärenden till tåglägeskonflikter*. Såsom Transportstyrelsen förstår detta önskar Green Cargo prövning av om Trafikverket har stöd i lag att enbart hänskjuta tåglägeskonflikter till Trafikverkets tvistlösningsförfarande.

Trafikverket har efter tvistlösningsförfarande i september 2014 meddelat Green Cargo att tvistlösning inte kan begäras, då det inte går att skilja tågen åt med Trafikverkets prioriteringskriterier. I praktiken hölls dock ett tvistlösningsförfarande innan Trafikverket meddelade sin uppfattning att tvist inte förelåg. Med hänsyn till Trafikverkets senare bedömning är frågan om rätten till tvistlösningsförfarande av principiell betydelse

Som framgår av 6 kap. 10 § järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren söka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid tilldelning av kapacitet. Om denna konflikt inte kan lösas ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning (12 § samma kap.) Transportstyrelsen anser att bedömningen av om en intressekonflikt föreligger inte har något samband med om tågen kan skiljas åt med hjälp av prioriteringskriterier. Dessa kriterier ska tillämpas först efter bedömningen att det finns en intressekonflikt, och endast om konflikten inte har kunnat lösas genom samordning eller tvistlösningsförfarande. Enligt Transportstyrelsens mening är det i detta fall uppenbart att det har förelegat en intressekonflikt när det gäller begäran om kapacitet. Konflikten löstes inte genom den samordning som hölls. Transportstyrelsen anser därmed att Green Cargo hade rätt till tvistlösningsförfarande enligt 6 kap. 12 § järnvägslagen.

Om det föreligger en intressekonflikt som inte kan lösas genom samordning av ansökningarna ska Trafikverket senast i tilldelningsförfarandet för tågplan 2017 medge rätt till tvistlösningsförfarande, även i de fall då prioriteringskriterierna inte skiljer tågplanerna åt.

#### *Överbelastningsförklaring*

Såsom Trafikverket har medgivit borde vissa delar av infrastrukturen ha förklarats överbelastad efter tvistlösningsförfarandet i september 2014. Trafikverkets agerande i denna del är därmed inte i överensstämmelse med 6 kap. 13 § järnvägslagen.

Transportstyrelsen noterar slutligen att Trafikverkets agerande under förfarandet för kapacitetstilldelning har varit inkonsekvent, både när det gäller vilken princip som ska tillämpas för tilldelning av kapacitet för ARE-trafiken och vid bedömningen att tvist inte förelåg för att tågplanerna inte kunde skiljas åt med prioriteringskriterier samtidigt som tvistlösningsförfarande hade hållits.

#### **Hur man överklagar**

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet ska vara skriftligt och ni ska ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring ni vill ha. Överklagandet ska ställas till förvaltningsrätten men skickas till Transport-

styrelsen, Väg- och Järnvägsavdelningen, Box 267, 781 23 Borlänge. Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom 3 veckor från det att ni tog del av detta beslut eller, om ni företräder det allmänna och beslutet överklagas till en förvaltningsrätt eller kammarrätt, inom 3 veckor från den dag då beslutet meddelades.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Maria Ågren. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson, tf. sektionschef Åke Lewerentz, sektionschef Nils Enberg, utredare Lovisa Friberg samt juristerna Susanne Karlsson och Ingar Werkström, den senare föredragande.



Maria Ågren  
Generaldirektör