

Sökande:

MTR Express (Sweden) AB, 556923-4304
Box 10038
121 26 Stockholm

Ombud:

Advokatfirman Oebergs AB
Att: Jan Stålhandske
Sveavägen 17
111 57 Stockholm

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 2016 avseende tåg 2000 och den hastighet fordonen får framföras i på infrastrukturen.

Transportstyrelsens beslut

1. Trafikverket har inte beaktat den ekonomiska effekten på MTR Express verksamhet och andra förhållandena av betydelse för MTR Express när företagets ansökningar har hamnat i konflikt med andra ansökningar om infrastrukturkapacitet. Trafikverket har därmed agerat i strid med 6 kap. 9 § järnvägslagen. Vid konflikt i kommande samordningsprocesser ska dessa faktorer beaktas av Trafikverket.
2. Trafikverket har inte visat att det uppfyllt kravet på konkurrensneutral och icke-diskriminerande tilldelning av infrastrukturkapacitet i 6 kap. 1 § järnvägslagen och ska i kommande samordningsprocesser undersöka och dokumentera

lösningalternativ som innebär att tåglägena, enligt ansökan, för båda parterna i konflikten flyttas.

3. Trafikverket har, efter överbelastningsförklaringen, följt de prioriteringskriterier som anges i Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) 2016 och har därmed inte agerat i strid med 6 kap. 15 § järnvägslagen.
4. Trafikverket ska senast till JNB 2018 uppdatera informationen om prioriteringskriterierna så att den omfattar när ett tågläge betraktas som exkluderat.
5. MTR:s yrkande om att tilldelningen, med hänsyn till den hastighet MTR:s järnvägsfordon kan framföras i, varit diskriminerande och inte konkurrensneutral avslås.
6. MTR:s yrkande om att Trafikverket ska föreläggas att vidta infrastrukturåtgärder avvisas.

Redogörelse för ärendet

MTR Express (Sweden) AB (MTR) ansökte inför Tågplan 2016 om tågläge på sträckan Göteborg – Stockholm med avgångstid Göteborg Central kl. 05:45 måndag-fredag ("tågläge 2000"). På samma sträcka har SJ AB (SJ) ansökt om två tåglägen på sträckan Göteborg – Stockholm med avgångstid Göteborg Central kl. 05:55 ("tågläge 402") och kl. 06:00 ("tågläge 400"). De tre tåglägena avser så kallade skip stop tåg som går utan uppehåll mellan Göteborg och Stockholm. De tre tåglägesansökningarna har bedömts vara oförenliga då tåg 402 och 400 skulle ha hunnit ikapp, och hindrats av, tåg 2000. Detta då tåg 2000 tillhör en lägre kurvhastighetskategori (B-tåg) jämfört med tåg 402 och 400 (S-tåg).

MTR anmälde tvist till Trafikverket om de tre tåglägena. Trafikverket höll samordningsmöten med parterna den 10 september 2015. Parterna vidhöll sina ansökningar. MTR anförde att tågläge 2000, som har samma prioritet som SJ:s snabbtåg, ska ankomma Stockholm Central före kl 09:00 utan att SJ:s tåg påverkar tågläget. SJ anförde att tåglägena 402 och 400 som kan framföras med hastighetskategori S inte ska åsamkas tidsförluster genom att konstrueras bakom tågläge 2000. Då parterna inte kunde komma överens och då MTR inte godtog Trafikverkets förslag förklarade Trafikverket den 22 september 2015 sträckan Källeryd – Falköping som överbelastad under vardagar kl. 06:20-06:50. Samma dag beslutade Trafikverket att tilldela MTR tågläge 2000 måndag-fredag med avgångstid kl. 05:25 från Göteborg Central.

Beslutet motiverades med att Trafikverket vid tillämpningen av prioriteringskriterierna i Järnvägsnätsbeskrivning 2016 (JNB) funnit att

föreslagna avgångstid kl. 05:25 för tågläge 2000 från Göteborg Central sammantaget var den lösning som minst påverkar tågläge 402 och 400 samt övriga påverkade tåglägen, varför denna lösning ansågs ha högst samhälls-ekonomisk nytta. Trafikverket har, enligt egen uppgift, då beaktat att inget tågläge behöver exkluderas eller i övrigt erhålla stora tidsförskjutningar.

MTR yrkanden

MTR har yrkat att:

1. Transportstyrelsen ska förklara att Trafikverkets beslut om fastställande av kapacitetstilldelning i Tågplan 2016 såvitt avser av MTR ansökt infrastrukturkapacitet inte står i överensstämmelse med järnvägslagen eller med föreskrifter som meddelats med stöd av lagen i åtminstone följande avseenden
 - a) Att kapacitet har, på sträckan som förklarats överbelastad, inte tilldelats med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som är utformade på ett sätt som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.
 - b) Att MTR inte har på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt tilldelats infrastrukturkapacitet.
 - c) Att Trafikverket inte har i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgått MTR:s ansökningar om infrastrukturkapacitet och beaktat den ekonomiska effekten på MTR:s verksamhet och andra förhållanden för MTR.
2. Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att, vid kommande beslut om fastställelse av tågplan 2017 på sträckan Göteborg – Stockholm, fördela kapacitet på ett sätt som inte i praktiken utgår från föregående års tåglägestilldelning och genom att ge in dokumentation till Transportstyrelsen visa att redan etablerad trafik inte har företräde vid tilldelning av tåglägen på sträckan.
3. Transportstyrelsen ska förklara att Trafikverkets åtgärd att inte tillåta MTR att framföra fordon i 200 km/h på därför lämpliga raksträckor på sträckan Göteborg – Stockholm inte står i överensstämmelse med järnvägslagen eller med föreskrifter som meddelats med stöd av lagen samt att förfarandet innebär att Trafikverket inte tilldelat MTR infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.
4. Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att vidta sådana åtgärder att MTR:s järnvägsfordon, som tillhör kategori B, kan

framförs i 200 km/h på de raksträckor där SJ AB:s tåg, som tillhör kategori S, får framföras i sådan hastighet.

Trafikverkets inställning

Trafikverket bestrider MTR:s yrkanden och uppger att tilldelning av tåglägen har skett på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

Parternas utveckling av talan

MTR Express har i huvudsak anfört följande

Av beslutet, men framförallt av Trafikverkets agerande under samordnings- och tvistlösningsförfarandet och även i övrigt är det tydligt att utgångspunkten har varit att inte påverka SJ:s befintliga, historiska tåglägen, dvs. sådana tåglägen som SJ hade även tågplan 2015. Så länge SJ ansöker om samma tåglägen som SJ alltid gjort – med de anknytningar som finns till annan trafik – så flyttar Trafikverket inte på X2-tågen. Trafikverket har, med de i huvudsak manuella metoder Trafikverket alltjämt använder, inte förmått att ”utgå från ett blankt papper”. I förarbetena till järnvägslagen sägs att prioriteringskriterier inte får utformas på ett sådant sätt att grandfather’s rights, det vill säga historiskt betingad prioritet, skyddas.

Trafikverket har, sedan överbelastning konstaterats, arbetat med tre alternativ för att lösa situationen. Samtliga tre alternativ har som utgångspunkt att SJ:s tåglägen 400 och 402 avgår i ansökt tid. I Trafikverkets beslut i begäran om tvistlösning framgår ”Trafikverket har vid tillämpningen av prioriteringskriterierna funnit att föreslagen avgångstid 05:25 för tågläge 2000 från Göteborg Central sammantaget är den lösning som minst påverkar tågläge 402 och 400...”. Det har alltså inte fallit Trafikverket in att som utgångspunkt väja att flytta på SJ:s tåglägen. Trafikverket gör gällande att de övervägt att flytta eller fördröja SJ:s tåg men att dokumentation saknas. Det är dock inte sannolikt att så skett efter att överbelastning konstaterats eftersom Trafikverket då vid samrådet eller motiveringen till tvistlösningsbeslutet, hade redovisat att alternativet att flytta på SJ:s tåg hade resulterat i högre samhällsekonomisk kostnad.

MTR har för Trafikverket tydliggjort den stora ekonomiska effekt det får för bolaget att inte tilldelas ett tågläge som innebär att tåget anländer till Stockholm strax före kl. 09:00. Den avgång som tilldelats MTR är inte kommersiellt intressant eftersom SJ:s tåg avgår en halvtimme senare och ändå kommer fram före kl. 09:00. Det är dock uppenbart att Trafikverket inte har beaktat den ekonomiska effekten på MTR, utan enbart beaktat i vilken utsträckning önskat tågläge skulle störa SJ:s befintliga tåglägen.

Trafikverket ska som infrastrukturförvaltaren enligt 6 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen i sin kapacitetsplanering ”... beakta den ekonomiska effekten

på sökandenas verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökanden”. Enligt MTR:s skrivelse har Trafikverket anfört att de inte kan beakta enskilda aktörers behov på bekostnad av andra aktörer. Det är en sådan omständighet som MTR vill att Trafikverket ska undvika, dvs. att låta en aktör behålla sina tåglägen år från år på bekostnad av andra aktörer.

I beslutet om överbelastad infrastruktur har Trafikverket noterat SJ:s inställning att dess tåglägen 402 och 400 kan framföras med hastighetskategori S, och inte bör åsamkas förluster genom att konstrueras bakom tågläge 2000. Trots att MTR:s s.k. B-tåg kan framföras i 200 km/h på vissa raksträckor på sträckan Göteborg – Stockholm så tillåts inte detta, samtidigt som SJ:s s.k. S-tåg tillåts köra i 200 km/h på samma sträckor. Trafikverket skulle med förhållandevis små åtgärder kunna möjliggöra för MTR:s fordon att framföras i 200 km/h på vissa raksträckor, och därigenom åtgärda en av de brister som orsakar överbelastningen.

Trafikverket har i huvudsak anfört följande

Konflikten mellan oförenliga ansökningar har varit nödvändig att lösa med hjälp av den i JNB beskrivna modellen med prioriteringskriterier. De därvid gjorda beräkningarna har visat att den lösning som sedan fastställts i tågplanen för tågläge 2000, 400 och 402 gav den största samhällsekonomiska nyttan. Under samordningsprocessen erbjöds MTR ett tågläge med avgångstid 06:05 från Göteborg som MTR avvisade, då det ansågs ligga för nära nästa MTR-avgång kl. 06:10. MTR önskade istället att kunna avgå tidigare och den då möjliga avgångstiden var kl. 05:25.

Kapacitetstilldelningen utgår från att all kapacitet är tillgänglig för alla sökande inför ansökan om kapacitet. Ansökningarna lämnas in genom ansökningsverktyget ”Ansökan om kapacitet” och därefter påbörjas arbetet med att tilldela kapacitet genom att ansökningarna förs över till konstruktionsverktyget Trainplan. Kapacitetstilldelningen utgår således inför varje ny tågplan från ett ”blankt papper”. Det finns inga tidigare tåglägen inlagda och den sökande har själv att ange vilket/vilka tåglägen som önskas genom ansökan till kommande tågplan. Även om en ansökan grundar sig på en kopia av tidigare tågplan så påverkar inte det den efterföljande prioriteringen på något sätt.

Verktyget Trainplan fungerar inte med någon egen intelligens och konstruerar inte på egen hand några konfliktfria körplaner. Hanteringen av oförenliga ansökningar hanteras alltså inte automatiskt av verktyget. All konstruktion och konflikthantering sker manuellt.

Det finns inte någon sökande som har rätt till kapacitet som tilldelats i tidigare tågplan, med undantag för det avtal som garanterar viss kapacitet åt A-train på Arlandabanan. Det finns emellertid ansökningar om kapacitet

som är relativt lika mellan olika tågplaner och kapaciteten kan därför vara tilldelad på likartat sätt under förutsättning att inga andra kriterier har varit där emot.

Det är felaktigt att det inte förekommit något scenario där SJ:s tåg 400 och 402 har flyttats. Trafikverket har övervägt lösningsförslag där SJ:s tåg har flyttats eller fördröjts. Ett alternativ innebar att ett SJ tåg lades långsammare efter ett MTR tåg in mot Stockholm C. Ett annat alternativ var att senarelägga SJ:s tåg 400 och 402 och MTR var kvar i sitt ansökta läge. Bägge dessa alternativ gav högre samhällsekonomisk kostnad än det fastställda. Dessa alternativ visade också att antalet av övriga tåg som skulle påverkas blev omfattande. Enligt Trafikverket saknas dokumentation av dessa alternativ.

Beträffande vilken hastighet som tillåts för en viss fordonstyp, så avgörs det av ett antal faktorer. Framförallt måste hastigheten vara anpassad så att fordonet kan framföras på ett säkert sätt så att urspårning inte sker. Den tekniska möjligheten att köra genom en viss kurvradie varierar mellan olika fordonstyper och beror bland annat på hur fordonets hjul och axlar interagerar med spåret. Även spårets lutning och vertikalkurvor har betydelse för hastigheten. På många av de relativt kurviga bansträckningarna är inte signalsystemet utformat att medge högre hastigheter.

Skäl för beslut

Ett järnvägsföretag eller någon annan sökande får hänskjuta tvister till Transportstyrelsen om bl.a. huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med 5-7 kap. järnvägslagen (2004:519) eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel (8 kap. 9 § järnvägslagen och 1 kap. 2 § järnvägsförordningen (2004:526)).

En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 5 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät och att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i järnvägslagen (6 kap. 1 § järnvägslagen).

Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas ska förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen (6 kap. 3 § samma lag).

Infrastrukturförvaltaren ska 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 sökanden (6 kap. 9 § samma lag).

Infrastrukturförvaltaren ska genom samordning av ansökningarna lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid kapacitetstilldelning. Infrastrukturförvaltaren får föreslå en sökande annan infrastrukturkapacitet än den begärda (6 kap. 10 § samma lag).

Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning (6 kap. 12 § samma lag).

Transportstyrelsen gör följande bedömning

För att tydliggöra hur MTR:s yrkanden förhåller sig till kapacitetstilldelningsprocessen följer bedömningen nedan processen istället för den ordning MTR:s yrkanden har.

Kapacitetstilldelningsprocessen

Vad gäller kapacitetstilldelningsprocessen har Transportstyrelsen att pröva om Trafikverkets beslut att fastställa kapacitetstilldelningen i Tågplan 2016 står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen och om tilldelningen av tåglägen skett på ett riktigt sätt.¹

Som infrastrukturförvaltare har Trafikverket en skyldighet att behandla ansökningar om kapacitet och att utifrån dessa ta fram ett förslag till tågplan, Trafikverket har här ett ansvar att samordna ansökningarna. Tilldelningen av kapacitet ska enligt järnvägslagen (JL) ske på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Trafikverket menar att all kapacitet är öppen för alla sökanden och att kapacitetstilldelningen varje år utgår från ett "blankt papper". Transportstyrelsen menar dock att detta resonemang utifrån det aktuella exemplet inte tycks vara helt rättsvisande. Det är inte bara viktigt att all kapacitet är öppen för alla sökanden utan även att den efterföljande processen är neutral. Det får anses naturligt att aktörer från tågplan till tågplan ansöker på ett likartat sätt. Ansökningarna utgår då från en beslutad, dvs. konfliktfri, tågplan. Det är därmed mer sannolikt att ny efterfrågan av kapacitet hamnar i konflikt än sådan efterfrågan som redan är konflikthanterad. Ett sådant förhållande ställer stora krav på att Trafikverket i den manuella hanteringen av konflikterna är medvetet om detta, agerar neutralt och inte återanvänder tidigare slutsatser utan att den nya efterfrågan behandlas på samma sätt som övriga ansökningar.

¹ Prop. 2003/04:123 Järnvägslagen s. 199 f.

Kravet i 6 kap. 9 § andra stycket JL (beslutspunkt 1)

När ansökningarna kommit in har Trafikverket att upprätta ett förslag till tågplan och i den processen följa 6 kap. 9 § JL. Där framgår att infrastrukturförvaltaren ska tillmötesgå ansökan så långt som möjligt. Av samma mening framgår att infrastrukturförvaltaren även ska beakta den ekonomiska effekten på sökandens verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökanden. Enligt prop. 2003/04:123 s. 189 ska infrastrukturförvaltaren så långt som möjligt ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökanden, inklusive den ekonomiska effekten.

Transportstyrelsen har vid flera tillfällen gett Trafikverket möjligheten att beskriva hur den ekonomiska effekten på sökandens verksamhet har beaktats under samordningsprocessen. Trafikverket har den 19 september 2016 gjort gällande att den situation som är aktuell i förevarande ärende inte har varit av sådan art att något beaktande av den ekonomiska effekten på MTR:s verksamhet skulle ha gjorts. Angående beaktandet av ekonomiska konsekvenser under samordningsprocessen skriver Trafikverket den 24 oktober 2016 att Trafikverket kan beakta en av sökanden angiven förutsättning endast om det är möjligt utan att annans tågläge därmed undanträngs. Trafikverket anser sig därmed beakta den ekonomiska effekten som drabbar den sökande under samordningsprocessen.

Transportstyrelsen erinrar Trafikverket om att det under samordningsprocessen inte finns några tåglägen tilldelade utan endast ansökningar. Trafikverket ska samordna ansökningarna och får enligt 6 kap. 10 § JL föreslå en sökande en annan kapacitet än den sökta. Att endast tillmötesgå ansökan så långt som möjligt kan inte anses uppfylla kraven i 6 kap. 9 § JL då det också finns krav på att beakta den ekonomiska effekten på sökandes verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökanden. Lagstiftaren har därmed särskilt betonat skyldigheten att beakta den ekonomiska effekten och andra förhållanden. Detta innebär att de förhållandena inte kan anses ha beaktats endast utifrån att ansökningarna i sin helhet beviljas. Trafikverket kan därför inte nöja sig med att tillmötesgå ansökan så långt som möjligt utan måste vid konflikt beakta effekterna på sökanden. Trafikverket har inte visat att så gjorts.

Trafikverkets agerande i detta fall strider mot 6 kap. 9 § JL och Trafikverket ska under kommande samordningsprocesser, när konflikt mellan ansökningar föreligger, även beakta den ekonomiska effekten på sökandens verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökanden.

De alternativ som undersökts i tilldelningsprocessen (beslutspunkt 2)

Det följer av 6 kap. 1 § JL att tilldelningsprocessen som beskrivs närmare i samma kapitel i järnvägslagen ska genomföras på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

Av det dokumenterade underlag som skickats in för samordningsprocessen framgår att de lösningsförslag som övervägts endast inneburit att MTR:s tåglägen har flyttats eller fördröjts medan SJ:s tåg 400 och 402 varit opåverkade. Trafikverket har dock den 6 juli 2016 i yttrandet till Transportstyrelsen angett att andra alternativ har beaktats men att dessa inte dokumenterats. Genomgående i dokumentationen och i Trafikverkets argumentation framgår vad gäller SJ endast att företaget vidhållit sin ansökan och inte har velat flytta på sig. Transportstyrelsen ser det emellertid inte som något anmärkningsvärt att en aktör på en konkurrensutsatt marknad vidhåller sin ansökan och inte öppnar upp för att flytta sitt tågläge. Det är istället ett naturligt beteende som Trafikverket i kapacitetstilldelningsprocessen har att hantera på ett icke-diskriminerande och konkurrensneutralt sätt. Trafikverket har därmed som infrastrukturförvaltare ett självständigt ansvar som sträcker sig längre än att endast godta en aktörs ovilja att flytta på sina ansökta tåglägen.

Trafikverket har i denna del inte styrkt att verket har agerat på ett konkurrensneutralt sätt. Den konflikt som har uppstått är mellan SJ:s tåglägen och MTR:s tågläge. Det är därför ur ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande perspektiv anmärkningsvärt att de lösningar som presenterats under kapacitetstilldelningsprocessen endast har inneburit att MTR:s sökta tågläge flyttats och i praktiken därmed utgått från att SJ:s ansökan ska beviljas. Att Trafikverket i efterhand tar fram eller återskapar underlag som visar att en viss lösning medför en högre kostnad enligt prioriteringskriterierna kan inte anses läka bristerna under processen.

Trafikverket har i detta fall inte visat att verket har uppfyllt kravet i 6 kap. 1 § JL på en icke-diskriminerande och konkurrensneutral tilldelning av infrastrukturkapacitet. Trafikverket ska i kommande samordningsprocesser undersöka och dokumentera alternativ som innebär ändring av ansökningarna för båda parterna i konflikten.

Trafikverkets användande av prioriteringskriterierna (beslutspunkt 3 och 4) Användningen av prioriteringskriterierna under samordningsprocessen

Om ansökningarna om kapacitet inte kan samordnas trots förfarande för samordning och tvistlösning ska infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad (6 kap. 13 § JL). Om infrastrukturförvaltaren, i detta fall Trafikverket, inte tillämpar extra avgift i det skedet ska kapaciteten tilldelas i enlighet med de prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen och som anges i beskrivningen av järnvägsnätet (6 kap. 3 och 15 §§ järnvägslagen).

Trafikverket har använt den samhällsekonomiska kalkylen (prioriteringskriterierna) för att hitta en lösning redan under samrådsförandet. Detta framgår av mötesanteckningarna från Samrådsmöte T16, av bilaga 4 till yttrandet daterat 2016-04-29 och av JNB. Enligt Transportstyrelsen har Trafikverket här använt prioriteringskriterierna på ett annat sätt än vad som anges i järnvägslagen och också i ett tidigare skede än vad lagen säger. Skyldigheten att använda prioriteringskriterierna inträder först efter att infrastrukturen förklarats överbelastad. Syftet är att dessa kriterier ska tillmätas betydelse först om intressekonflikter inte har kunnat lösas genom samordning. Vid samordning står det Trafikverket fritt att föreslå en sökande annan kapacitet än den sökta, oavsett vad prioriteringskriterierna i slutändan skulle resultera i, så länge det sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Det finns inget krav på att i samrådet använda de samhällsekonomiska beräkningarna för att uppnå en samhällsekonomiskt effektiv tågplan. Kravet på den samhällsekonomiska beräkningen finns istället när konflikt uppstår och fördelningen av tågägen inte kan lösas genom tvistlösningsförfarandena.

Även om det inte är förbjudet att tillämpa prioriteringskriterierna under kapacitetstilldelningsprocessen måste Trafikverket vara medvetet om riskerna med detta. Genom att för tidigt snegla på prioriteringskriterierna finns det en risk att samordningen styrs till att likna en process där samordning helt saknas och där konflikter istället löses av Trafikverket med prioriteringskriterierna för att uppnå den mest samhällsekonomiska tågplanen. I lagen finns enligt Transportstyrelsens mening en tydlig betoning på samordning.

Trafikverket anger i yttrande den 19 september 2016 att verket inte kan ta hänsyn till enskilda aktörer och att verket inte kan beakta enskilda aktörers behov på bekostnad av andra aktörer. Även om det är korrekt att Trafikverket inte ensidigt får gynna en aktörer så ställer lagen krav på att sökandens behov ska beaktas. Att säga att Trafikverket inte kan beakta enskilda aktörers behov på bekostnad av andra aktörer är därmed felaktigt. Det ligger i sakens natur att de beslut som Trafikverket fattar under kapacitetstilldelningsprocessen ofta kommer att gynna en aktör framför en annan. Grunden för dessa beslut måste dock vara en konkurrensneutral och icke-diskriminerande process.

Användandet av prioriteringskriterierna efter överbelastningsförklaringen

I beslutet daterat den 22 september 2015 har Trafikverket angett att det beaktats att inget tågägen behövde exkluderas eller i övrigt erhålla stora tidsförskjutningar. Tidsförskjutningen för MTR har beräknats till 20 minuter enligt prioriteringskriterierna. Effekten av förskjutningen har däremot inneburit att MTR bedömt avgången som så kommersiellt ointressant att

MTR valt att inte använda det tilldelade tågläget, något som MTR även framförde under samordningsprocessen. I de fall Trafikverket inte har fått uppgifter om att tågläget blir kommersiellt ointressant är Trafikverkets beräkning av förseningen godtagbar. När sådan uppgift framkommer, som skett i detta fall, är det dock upp till Trafikverket att beakta uppgiften och bedöma rimligheten i påståendet. Trafikverket bör också redan innan en sådan uppgift framkommit från sökande bedöma sannolikheten att föreslaget tågläge inte kommer att anses intressant för aktören.

Transportstyrelsen noterar att beräkningsmodellen kan behöva justeras om den i praktiken leder till att de verkliga samhällsekonomiska kostnaderna för tågläget (exkludering) inte beaktas. Samtidigt noterar Transportstyrelsen att det finns en inbyggd risk i denna del av processen. Det får inte uppstå en situation där en sökande som vägrar rimlig anpassning hamnar i en allt för god position på grund av sin vägran. Trafikverket bör beakta detta och på den grundvalen bedöma om en manuell justering krävs.

När det gäller tillämpningen av prioriteringskriterierna efter förklaringen av överbelastning är det Transportstyrelsens bedömning att trots de brister och svagheter som beskrivs ovan har Trafikverket följt de prioriteringskriterier som anges i järnvägsnätsbeskrivningen. Det problem som identifierats är snarare en brist i prioriteringskriterierna. Det kan även konstateras att trots att modellen anger att tåglägen kan beräknas som exkluderade så framgår inte av bilaga 4.2 när detta sker. Trafikverket ska därför uppdatera prioriteringskriterierna för att ange när ett tågläge betraktas som exkluderat i beräkningsmodellen.

Hastighetsklassningen (beslutspunkt 5 och 6)

Förutsättningarna för infrastrukturen och i vilka hastigheter som fordonen, beroende på fordonsklass, kan framföras i framgår av JNB. Hastigheten är beroende av de fordon aktörer avser att framföra på infrastrukturen och inte vilken aktör som fordonen tillhör. Transportstyrelsen avslår därför MTR:s yrkande om att tilldelningen i denna del varit diskriminerande och inte konkurrensneutral.

Den maximalt tillåtna hastigheten för olika tåg på olika delsträckor är inlagt i infrastrukturens signalsystem. Transportstyrelsen har godkänt motorvagn typ X74 (MTR:s fordon) för maxhastighet 200 km/h och kurvhastighetskategori B. Detta ger tåget en maximal hastighet som signalsystemet i infrastrukturen skickar till tågets tågskyddssystem ATC2. För att en högre hastighet på raksträckor skulle vara möjlig skulle signalsystemet behöva byggas om. Det är Trafikverkets och inte Transportstyrelsens uppgift att, utifrån bl.a. säkerhetsaspekter och tekniska begränsningar i banan, avgöra med vilken hastighet som olika kategorier av fordon kan framföras i på olika delar av Trafikverkets infrastruktur samt

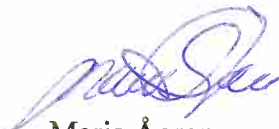
vilka infrastrukturinvesteringar som är lämpliga och nödvändiga att göra. Transportstyrelsen avvisar därför MTR:s yrkande om att Trafikverket ska föreläggas att vidta åtgärder på banan.

Utöver detta framför Transportstyrelsen följande. Trafikverket har i yttrandet 2016-07-06 angett att det gjorts en inventering för att beskriva vilka åtgärder som är nödvändiga för att medge högre hastigheter även för fordon i kategori B. MTR påtalar i yttrandet 2016-08-11 att Trafikverket, trots upprepade påstötningar från MTR, inte visat någon dokumentation över vilka sträckor kategori B-tåg kan få höjd hastighet till 200 km/h, och att Trafikverket aldrig motiverat var det är tekniskt möjligt och ekonomiskt försvarbart att göra respektive inte göra dessa uppgraderingar. Även om detta inte är en fråga för Transportstyrelsen att bedöma finns ändå skäl att konstatera följande. Trafikverket är som infrastrukturförvaltare en aktör i monopolställning vilken innebär att det är viktigt att vara transparent mot de aktörer som trafikerar Trafikverkets nät. Så även om det inte finns någon skyldighet för Trafikverket att redovisa uppgifter av den karaktär som MTR efterfrågar bör Trafikverket verka för att skapa en tydlighet i dialogen med järnvägsföretagen i frågor som handlar om hur infrastrukturkapaciteten kan förstärkas när önskemål om kapacitet inte kan tillgodoses.

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 i Falun men skickas till Transportstyrelsen, Box 267, 781 23 Borlänge. Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom tre (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 tre (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 sektionscheferna Nils Enberg och Åke Lewerentz samt utredare Magnus Landström och jurist Sofie Mååg, den senare föredragande.



Maria Ågren
Generaldirektör