

Kopia till

Green Cargo AB
Trafikverket**Part:**Green Cargo AB, 556119-6436
Box 114
694 23 Hallsberg**Motpart:**Trafikverket
781 89 Borlänge**Saken**Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende
Trafikverkets orsakskodning i kvalitetsavgiftssystemet**Transportstyrelsens beslut**

1. Transportstyrelsen beslutar att Trafikverkets beslut att tillämpa orsakskoden Urspåring/kollision (Tillbud/olycka) vid banarbetet på sträckan Kil-Daglösen 2016-2017 inte överensstämmer med 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519) och inte heller med Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning för tågplan 2016 och 2017 bilaga 6B avsnitt 2.3 och 2.5.

2. Transportstyrelsen beslutar att Trafikverket för tågplan 2018 och framåt inte ska använda orsakskoden urspåring/kollision (tillbud/olycka) innan tillbud/olycka har inträffat då detta inte överensstämmer med vad som anges i 5 kap. 9 a- 9 b §§ järnvägsförordningen (2004:526).

3. Transportstyrelsen beslutar att Trafikverkets beslut att ändra orsakskoden Banarbete/transport (Infrastruktur) vid banarbetet på sträckan Kil-Daglösen 2016-2017 inte överensstämmer med 6 kap. 22 a § järnvägslagen.

Redogörelse för ärendet

Den 16 juni 2017 kom det in en begäran från Green Cargo till Transportstyrelsen om prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen av Trafikverkets orsakskodning inom ramen för kvalitetsavgiftssystemet.

Trafikverket har kommit in med yttrande över Green Cargos begäran om prövning av tvist. Transportstyrelsen har därefter vid flera tillfällen begärt kompletterande information från Trafikverket. Underlag från Trafikverket kom in senast den 2 maj 2018.

Green Cargo har yttrat sig i augusti 2017 men avböjde möjligheten att yttra sig i juni i år.

Allmänt om verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter

Trafikverket har i sin egenskap av infrastrukturförvaltare och enligt gällande bestämmelser i järnvägslagen ett system för att rapportera och registrera avvikelser från nyttjande av infrastrukturen som fastställts i tågplan och trafikeringsavtal (TRAV) samt orsakerna till avvikelserna.

Detta ingår i ett system för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter vars syfte är att påverka både infrastrukturförvaltare och den som nyttjar infrastrukturen att vidta skäligen åtgärder för att förebygga driftsstörningar i järnvägssystemet. Den part som orsakat avvikelsen ska betala avgiften.

Systemet med kvalitetsavgifter är inte skadekompenserande utan schabloniserat med en avgift för merförsening (försening mellan resp. mät punkt) som varierar beroende på typ av trafik. Infrastrukturförvaltaren har ansvar för avvikelser som huvudsakligen omfattar merförseningar som orsakats av störningar i infrastrukturen eller driftledningen eller i de fall där någon orsakskod inte har registrerats. Infrastrukturförvaltaren betalar då en avgift till järnvägsföretaget. Omvänt gäller att järnvägsföretagen eller trafikorganisationerna har ansvar för avvikelser som omfattar deras verksamhet och de betalar då en avgift till infrastrukturförvaltaren. Vid avvikelser som beror på olyckor, tillbud, yttre omständigheter eller följdorsaker utgår inte ersättning till någon part. (Avsnitt 6.5 och bilaga 6 B i Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning 2016 och 2017.)

Järnvägsföretag och trafikorganisationer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening (avsnitt 6.5.6 i Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning 2016 och 2017).

Bakgrunden till det aktuella ärendet

I samband med ett planerat banarbetet under 2016 och 2017 beslutade Trafikverket att sätta ned hastigheten manuellt på två sträckor om totalt ca 3 km på grund av arbetarskydd. Det beslutades samtidigt om orsakskoden Banarbete/transport, den normala koden för denna typ av orsak. Vid denna kod betalar Trafikverket en kvalitetsavgift till de järnvägsföretag som drabbas av förseningar i förhållande till tågplan och TRAV.

Då den största tillåta hastigheten överskreds av flera järnvägsföretag beslöt Trafikverket av säkerhetsskäl att hastighetsnedsättningen skulle gälla för en sträcka av 60 km för att kunna reglera hastigheten med tekniskt stöd (ATC).

Orsakskoden ändrades samtidigt till urspårning/kollision (tillbud/olycka) vilket innebär att ingen part får någon ersättning i form av kvalitetsavgift.

Den genomsnittliga merföreningen beräknades ursprungligen till 10 min och efter förlängning av sträckan till 49 min.

Green Cargos yrkande och Trafikverkets inställning

Green Cargo yrkar att Transportstyrelsen ska bedöma vilken orsakskod som Trafikverket borde ha använt i det aktuella fallet. Begäran avser inte ett önskemål om rättning i det enskilda fallet utan är en principiell fråga. Green Cargo har per telefon bekräftat att begäran är ett hänskjutande av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen.

Trafikverket ser positivt på att händelsen bedöms av en neutral part för att på så sätt få klarlagt om gällande principer för orsakskodning bör justeras i enskilda, specifika fall. Om det framkommer att bakomliggande principer bör justeras kommer de att ombesörja detta.

Parternas utveckling av talan

Green Cargo har anfört i huvudsak följande

Ett banarbete anordnades på sträckan Kil-Daglösen med två separata hastighetsnedsättningar mellan Kil-Molkom och Daglösen-Molkom. I det planerade skedet beräknades dessa hastighetsnedsättningar ge i snitt 10 minuters merförening beroende på tågets egenskaper. Planerade banarbeten orsakskodas normalt med koden IBT=banarbete/transport. Vid uppföljning av föreningar för Green Cargos tåg på sträckan Kil-Daglösen konstaterades att föreningarna var större än planerat och ställde till obalanser i produktionen bl.a. för lokpersonalen. Framförallt konstaterades att föreningarna orsakskodats med OTÅ 01, d.v.s. koden för urspårning/kollision.

Den 7 maj skickade Green Cargo en fråga till Trafikverket om den nya orsakskoden. Koden ger enligt Green Cargos mening en felaktig bild av orsaken till föreningarna och ger inte heller den ersättning i form av kvalitetsavgift som Trafikverket ska betala till järnvägsföretagen i samband med banarbete.

I Trafikverket svar angavs enligt Green Cargo följande. Grunden till nedsättningen var att hastighetsnedsättningen inte respekterades. Området utvidgades därför så att baliser kunde reglera hastigheten. Orsaken till att koden OTÅ01 används är att dessa skyddsåtgärder är primärorsaken och

orsaken till dessa är tillbud till olycka då tåg passerar platsen i för hög hastighet.

Green Cargo anför att säkerheten givetvis ska sättas i första hand för de som utför banarbete på anläggningen men anser att orsakskoden ska vara kopplad till det planerade arbetet som medför förseningar och inte som en enskild orsak. Som de ser det bestämmer Trafikverket ett utökat område för banarbetet som ger avsevärt mycket större påverkan på tågförseningarna, samtidigt som Trafikverket genom att byta kod tar bort sitt ekonomiska ansvar enligt kvalitetsavgiftsmodellen. Genom beslutet hamnar ingen ekonomisk belastning på Trafikverket, inte ens den ursprungliga tänkta förseningen på 10 min. Green Cargo anser att korrekt orsakskod skulle ha varit orsakskod IBT/Banarbete/transport även för det utökade banarbetsområdet.

Korrekt förfarande hade troligen varit att avbryta banarbetet, planera om det i samråd med järnvägsföretag och entreprenörer och sedan genomföra arbetet med nya förutsättningar. Green Cargos fråga till Transportstyrelsen handlar inte om banarbetet i sig utan avgränsar sig till själva kvalitetsavgiftssystemet och vilken orsakskod som Transportstyrelsen anser skulle ha använts i det aktuella fallet.

Green Cargo anför vidare att de upplever problem med Trafikverkets roll som både utförare och prövningsinstans och domare över sina egna beslut. De ser ett behov av en neutral part som kan lösa tvister som uppstår mellan järnvägsföretag och Trafikverket rörande orsakskodningen.

Trafikverket har anført i huvudsak följande

Orsakskodningen i det aktuella ärendet har skett i enlighet med gällande lista och principer för orsakskodning. Det Transportstyrelsen kommer fram till vid handläggningen av tvisten kan ha en direkt påverkan på hur enskilda orsakskoder tillämpas i specifika fall som detta och även hur hastighetsnedsättningar på manuellt tågklarerade sträckor hanteras framöver.

Planeringen av det aktuella banarbetet har skett enligt Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg (TTJ). Det finns fyra säkerställda tillfällen med hastighetsöverträdelser. Överträdelserna har gjorts av flera järnvägsföretag. Beslutet att utöka hastighetsnedsättningen till en längre sträcka motiverades med risken för urspårning pga bärighetsproblematik och risken för personpåkörning vid arbete i närheten av spårområdet. Hastighetsöverträdelserna har utretts över tid. Det finns stora mängder dokumentation som visar att kontakt har tagits med ett flertal järnvägsföretag och beställare samt entreprenörer. En entreprenör har enligt Trafikverket meddelat att antingen ska banan mellan Daglösen och Kil stängas av för trafik eller så lägger de ner arbetet och fakturerar Trafikverket för kostnaden.

Trots dessa åtgärder har Trafikverket inte kunnat se dokumenterade resultat. Området för hastighetsnedsättningen utvidgades för att kunna regleras med hjälp av tekniskt stöd och därmed minska risken för tillbud till urspårning och personolycka. Nedsättningen började gälla den 12 april 2017 och gav en merförseining på i snitt 49 minuter jämfört med tidigare 10 minuter.

Den 26 april beslutades att orsakskodningen skulle ändras från IBT (Infrastruktur, banarbete/transport) till OTÅ01 (Olycka och Tillbud, tåg/arbetsrörelse, urspårning/kollision). Kodändringen effektuerades samma dag. Motiveringen till den nya koden var att merförseiningen nu var väsentligt större än den planerade och ur ett orsakskodning- och kvalitetsavgiftsperspektiv inte kunde härledas till planeringen av banarbetet i sig.

Green Cargo kontaktade Trafikverket den 18 maj 2017 där bakgrunden till ändringen efterfrågades. Trafikverket uppger att de svarade den 19 maj med den information som anges ovan. Green Cargo begärde därefter förnyad bedömning av orsakskoden.¹ Trafikverket meddelade Green Cargo den 26 maj 2017 att de ansåg att orsakskoden var korrekt. Beslutet går väl i linje med tidigare beslut i samma ärende samt följer en principiellt korrekt bedömning i liknande ärenden.

Trafikverket uppger att det i dagens system inte är möjligt att i ett operativt skede eller med hjälp av orsakskodningen i efterföljande processer, dela uppkomna förseiningar mellan en eller flera händelser. Merförseiningar till följd av det utökade området måste därför härledas till en och samma registrerade händelse. Rimliga åtgärder i detta fall är att järnvägsföretagen via gängse kanaler och metoder tillser att förare får information så att de kan följa angivna säkerhetsbestämmelser.

Transportstyrelsen har ställt särskilda frågor till Trafikverket för att få en tydligare bild av händelseförloppet och motiveringen till ändrad orsakskod.

Trafikverket har därefter kompletterat underlaget med följande information.

- Trafikverket har haft kontakt med järnvägsföretagen via telefon och e-post. Som exempel nämns epost mellan Trafikverket och Green Cargo; den 2 mars angående logg från lok som misstänks ha kört för fort, e-post från Trafikverket till Green Cargo den 27 mars med påpekande om hastighetsöverträdelse den 27 februari och telefonkontakt mellan Trafikverkets kundansvarige och Green Cargos säkerhetschef den 28 mars. Det sistnämnda finns inte dokumenterat men det framgår av intern e-post att samtalet har ägt rum. Den 27 februari 2017 har också ett annat järnvägsföretag informerats om hastighetsöverträdelse.

¹ Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning 2016 och 2017 avsnitt 6.5.6.

- Det finns inte några nya dokumenterade hastighetsöverträdelser efter den 27 mars 2017 på den aktuella sträckan.
- Det finns inga rutiner som speciellt hänförs till hanteringen av fall då högsta tillåtna hastighet överskridits.
- Något liknande ärende har inte handlagts tidigare.
- Utöver den rapporterade orsakskoden OTÅ 01 som användes i det här fallet diskutades även ett flertal andra orsakskoder, men ingen av dessa bedömdes kunna härledas till banarbetet i sig sett ur ett orsakskodnings- och kvalitetsavgiftsperspektiv.
- Green Cargo fick inte något skriftligt svar på frågan om Trafikverkets riskanalys inför banarbetet. Det gjordes inte någon särskild riskbedömning utan beslutet om hastighetsnedsättning var en konsekvens av den tekniska riskbedömningen av banarbetets påverkan på bankroppen utifrån regelverket *TDOK 2014-0520 Tillåtna hastigheter efter stabilitetspåverkande arbeten i spår*. Det gjordes riskanalyser under det pågående projektarbetet och i samband med dessa noterades risken för hastighetsöverträdelser som hög.
- Beslutet om utökad hastighetsnedsättning togs av de skäl som tidigare redovisats d.v.s. på grund av risken för tillbud till olycka med fara för de som arbetade i närheten av spåret och till urspårning. Eftersom de åtgärder som gjorts för att ange hastighetsnedsättningen genom hastighetstavlor och besked i körordersystemet inte varit tillräckliga gjordes bedömningen att hastigheten måste övervakas av ATC-systemet och då var enda möjligheten att förlänga sträckan.
- Den 23 maj 2017 finns en notering i ärendehanteringssystemet att kontakt har tagits med berörda järnvägsföretag med en inbjudan till ett möte. Det framkom sedan att någon inbjudan aldrig skickades till järnvägsföretagen. Missförstånd i internkommunikationen kring lämplig representation anges som förklaringen till detta.

Trafikverket uppger vidare att det pågår ett branschgemensamt arbete med bl.a. en översyn av arbetssätten kopplade till orsakskodning och kvalitetsavgifter. Arbetet syftar till att öka transparensen för att synliggöra principer och fakta i enskilda avvikelser och på så sätt minska ärenden där det föreligger skilda uppfattningar.

Skäl för beslutet

Aktuella bestämmelser m.m.

Ett järnvägsföretag får hänskjuta tvister till Transportstyrelsen om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt järnvägslagen står i överrensstämelse med lagens 5-7 kapitel. Detta framgår av 8 kap. 9 § järnvägslagen och 1 kap. 2 § järnvägsförordningen.

Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 7 kap. 5 a § järnvägslagen som ska gälla vid normala driftsförhållanden. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen. (Se 6 kap. 22 a § första stycket denna lag.)

Det får i trafikeringsavtal göras undantag från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i fråga om

1. lågt trafikerade järnvägsnät,
2. delar av järnvägsnät, där risken för driftsstörningar på grund av parts avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen är obetydlig, och
3. tider på dygnet då risken för driftsstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydlig (6 kap. 22 a § andra stycket samma lag).

Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltare och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftsstörningar i järnvägssystemet (7 kap. 5 a § järnvägslagen).

För järnvägsnät där verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 6 kap. 22 a § samma lag tillämpas ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett system för att rapportera och registrera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen samt orsakerna till sådana avvikelser. (Se 6 kap. 4 a § järnvägslagen.)

Bestämmelserna i 6 kap. 4 a § och 22 a § första stycket samt 7 kap. 5 a § järnvägslagen är en implementering av art. 35.1 i det så kallade SERA-direktivet (2012/34/EU)². I direktivets bilaga VI finns också en lista över de klasser och underklasser som alla förseningar ska hänföras till. Som Transportstyrelsen uppfattar detta kan listan med orsakskoder inte utökas i de nationella kvalitetsavgiftssystemen.

I prop. 2010/11:25³ anges bl.a. följande om systemet med kvalitetsavgifter. Den direkta orsaken och eventuellt bakomliggande orsaker och vilken part

² Europaparlamentets och rådets direktiv (2012/34/EU) av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i den ursprungliga lydelsen.

³ Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet sid. 31.

som kan anses ansvarig för varje avvikelse ska identifieras och rapporteras. Det anges vidare att det, utöver att dessa uppgifter behövs för att fastställa om avgift ska betalas och av vem, är ett lika viktigt syfte att skapa underlag för att överväga vilka åtgärder som bör vidtas och av vem för att höja kvaliteten i framtiden.

Enligt 5 kap. 9 a § i järnvägsförordningen (2004:526, ändrad genom 2017:1287) gäller från och med den 1 januari 2018 att den verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter som avses i 6 kap. 4 a och 7 kap. 5 a § järnvägslagen ska utformas i enlighet med de grundprinciper som framgår av bilaga VI till SERA-direktivet. I denna bilaga finns en orsaksklassning för allvarliga incidenter, olyckor och faror (orsaksklass 9.1)

En infrastrukturförvaltare ska vidare enligt 5 kap. 9 b § samma förordning registrera och rapportera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen enligt 6 kap. 4 a § järnvägslagen i en kodstruktur som motsvarar den som anges i direktivet. Även denna ändring i förordningen trädde i kraft den 1 januari 2018 dvs var inte tillämplig vid det nu aktuella banarbetet.

I Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning bilaga 6 B anges de orsakskoder som tillämpas i kvalitetsavgiftssystemet. I avsnitt 2.3 i bilagan anges under rubriken "Infrastrukturorsaker" koden IBT för banarbete/transport och under rubriken "Olyckor och tillbud" koden OTÅ 1 för urspårning/olycka.

I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:86) om olycks- och säkerhetsrapportering definieras tillbud som en händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en olycka.

Transportstyrelsens bedömning

Prövningens omfattning

Green Cargo har anfört att begäran om prövning inte handlar om banarbetet i sig utan avgränsar sig till själva kvalitetsavgiftssystemet och vilken orsakskod som Transportstyrelsen anser skulle ha använts i det aktuella fallet. Begäran avser inte ett önskemål om rättning i det enskilda fallet utan är en principiell fråga. Transportstyrelsen har därför inte tagit ställning till om de aktuella besluten om orsakskodning bör ändras. Prövningen begränsar sig därmed till den principiella frågan om Trafikverkets beslut om orsakskodning var korrekt enligt järnvägslagen och hur Trafikverket ska agera i framtiden.

Det synes ostridigt i ärendet att hastigheten behövde sättas ner under banarbetet på den ursprungliga sträckan om totalt ca 3 km. Det synes också ostridigt att olika orsakskoder inte kan anges för olika delar av sträckan

utifrån olika orsaker. Green Cargo har i vart fall inte invänt mot denna uppgift från Trafikverket. Parterna synes också vara överens om att det inte varit möjligt att göra undantag från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 6 kap. 22 a § järnvägslagen i det aktuella fallet.

Ärendet innehåller aspekter som har betydelse både ur marknadssynpunkt och säkerhetssynpunkt. Transportstyrelsens prövning är dock begränsad till prövningen enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen d.v.s. i sin roll som regleringsorgan.

Green Cargo har anfört att de upplever problem med Trafikverkets roll som både utförare och prövningsinstans och domare över sina egna beslut och att de ser ett behov av en neutral part som kan lösa tvister som uppstår mellan järnvägsföretag och Trafikverket rörande orsakskodningen. Green Cargo har dock inte yrkat något i denna del.

Trafikverkets och järnvägsföretagens ansvar i kvalitetsavgiftssystemet

Trafikverket uppger att det finns omfattande dokumentation av deras kontakt med järnvägsföretag med påpekande om de inträffade överträdelserna men Trafikverket har endast kunnat redovisa ett fåtal sådana kontakter. Något eventuellt svar från Green Cargo eller ett annat järnvägsföretag på dessa påpekanden redovisas inte heller. Det möte som planerades av Trafikverket synes inte ha blivit av på grund av en intern kommunikationsmiss, såsom Transportstyrelsen uppfattat det inom Trafikverket. Därefter har Trafikverket meddelat beslutet om ny hastighetsnedsättning och orsakskodning.

Om de interna rutinerna hos järnvägsföretagen har fungerat efter att hastighetsöverträdelserna har påtalats är inte utrett. Det har i vart fall inte inträffat ytterligare hastighetsöverträdelser efter kontakten från Trafikverket slutet av mars fram till 12 april, då hastighetsnedsättningen började regleras med stöd av ATC.

Trafikverket ansvarar för att tillhandahålla ett system för rapportering och registrering av avvikelser inom ramen för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Trafikverket är dessutom själva en del av avgiftssystemet d.v.s. de både ger och får ersättning i form av kvalitetsavgifter. Om ett järnvägsföretag är oense med Trafikverket om den beslutade orsakskoden är det i första hand till Trafikverket som de ska vända sig för en förnyad bedömning. Trafikverket ansvarar också för planering av banarbetet. Enligt Transportstyrelsen innebär detta att Trafikverket har ett stort ansvar i sin kombinerade roll som utförare och som den part som gör den första bedömningen av om orsakskodningen ska ändras.

Som utgångspunkt i ärendet har hastighetsöverträdelser dokumenterats den 17 november 2016 samt 16 januari, 27 februari och 22 mars 2017. Det är fråga om hastighetsöverträdelser av flera järnvägsföretag.

Kvalitetsavgifter ska enligt järnvägslagen betalas av den part som orsakar avvikelser. I detta fall var den ursprungliga orsaken ett planerat banarbete och Trafikverket ska enligt ordinarie rutiner ersätta berörda järnvägsföretag för den merförsening som arbetet orsakar. Den tillkommande och större förseningen uppkom efter att Trafikverket beslutat om hastighetsnedsättning på en längre sträcka, efter att flera järnvägsföretag överträtt den största tillåtna hastigheten. Det kan därför diskuteras vem som orsakat förseningen.

Var ändringen av orsakskodning från IBT till OTÅ01 korrekt?

Som framgår ovan definieras tillbud i Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering som en händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en olycka. Enligt Transportstyrelsen bör begreppet tillbud förstås på samma sätt när det gäller kvalitetsavgifter. I Trafikverkets lista över orsakskoder⁴ anges också att en O-kod används i de fall där en händelse inte kunnat påverkas av någon part, när något påverkar med förseningar utanför parters kontroll. I Trafikverkets dokument *Rapporteringskrav, avvikelse, tillbud och olycka*⁵ definieras vidare tillbud som händelse som under någon annan omständighet kunde ha lett till en olycka. Orsakskoden Tillbud och olycka - Urspårning/kollision omfattar därmed enligt Transportstyrelsens mening inte *riskan* för tillbud.

Trafikverkets beslut att ändra orsakskoden till Tillbud och olycka - Urspårning/kollision innebar att en orsakskod som ska användas för faktiska tillbud eller olyckor gjordes tillämplig för en viss sträcka och period redan i förväg. Beslutet baserades på tidigare händelser och bedömningen av *riskan* för nya tillbud eller olyckor d.v.s. inte på nya tillbud eller olyckor.

Trafikverkets beslut att förlänga sträckan med nedsatt hastighet till en sträcka med ATC innebar dessutom att hastigheten reglerades med tekniskt stöd d.v.s. lokföraren kunde inte själv påverka hastigheten i varje ny trafiksituation. Lokföraren (och järnvägsföretaget) förlorade därmed varje möjlighet att påverka orsakskodningen och därmed också möjligheten att få ersättning för en merförsening som de inte kunde påverka.

Avvikelserna orsakades därmed inte av tillbud eller olyckor utan av hastighetsnedsättningen styrd av ATC.

⁴ TDOK 2014:0259

⁵ TDOK 2016:0035

Konsekvensen av ändrad orsakskod innebar också att om sträckan trafikerades av järnvägsföretag som inte kört för fort fick dessa inte heller ersättning, varken för den ursprungliga eller den längre förseningen.

Enligt Transportstyrelsens mening stämmer därför inte den nya orsakskoden överens med orsaken till avvikelserna efter den 26 april 2017.

Enligt 6 kap. 4 a § eller 22 a § järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett system som bl.a. fastställer orsakerna till avvikelser och kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelserna. Trafikverkets beslut om ny orsakskod är enligt Transportstyrelsens mening därför inte förenligt med reglerna om kvalitetsavgifter i 6 kap. 4 a § eller 22 a § järnvägslagen. I Trafikverkets JNB anges orsakskoden Ursparning/kollision under rubriken Tillbud/Olyckor, inte risken för tillbud. Trafikverkets beslut om ny orsakskod för risken för tillbud stämmer därmed inte heller överens med Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning.

Den ändrade orsakskodningen överensstämmer enligt Transportstyrelsens mening inte heller med syftet med kvalitetsavgifter, som ett system att *genom avgifter* förebygga driftsstörningar.

Sedan 1 januari 2018 hänvisar järnvägsförordningen till SERA-direktivets lista för förseningsklasser. Inte heller denna lista omfattar koden *risken* för tillbud. Trafikverket ska därför inte heller framöver använda orsakskoden Ursparning/kollision (tillbud/olycka) innan tillbud/olycka har skett.

Vilken orsakskod borde Trafikverket använt för den utökade sträckan med hastighetsnedsättning ?

Det finns ingen orsakskod för tåg som överträder största tillåtna hastighet, varken i listan över förseningsklasser i bilaga VI i direktiv 2012/34 eller i Trafikverkets kodlista i järnvägsnätbeskrivningen. Transportstyrelsen instämmer i att de andra koder som Trafikverket övervägde inte är tillämpliga i fall som det nu aktuella. Transportstyrelsen ser inte heller att någon annan kod än koden orsakskoden IBT skulle kunna vara tillämplig i detta fall.

Av handlingarna i ärendet framgår att den ändrade orsakskoden skedde av säkerhetsskäl på grund av hastighetsöverträdelser. Transportstyrelsen instämmer i parternas betoning av vikten av säkerhet och skydd av personal inom spårområdet. Transportstyrelsen inser att Trafikverket hamnade i en situation som krävde en åtgärd. Det är dock något oklart om detta behov kvarstod efter den 27 mars 2017 då nya hastighetsöverträdelser inte inträffade efter kontakten med järnvägsföretagen.

Den faktiska orsaken till merförseningen efter den 12 april 2017 var Trafikverkets beslut om hastighetsnedsättning med ATC. Detta beslut

motiverades av det pågående banarbetet på en del av sträckan. Oaktat vilka händelser som föregick detta beslut anser Transportstyrelsen därför i detta fall att orsakskoden IBT är den orsakskod som skulle varit mest korrekt även för den utökade sträckan med hastighetsnedsättning.

Övrigt

Detta beslut är begränsat till frågan om orsakskodning i kvalitetsavgiftssystemet och de omständigheter som Transportstyrelsen anser har betydelse i den frågan. Transportstyrelsen noterar dock följande. Både Trafikverkets och Green Cargos verksamhet omfattas av krav på säkerhetsstyrningssystem. Trafikverket ansvarar för planeringen av banarbete inklusive riskanalyser på sin infrastruktur och har ett ansvar för information till berörda järnvägsföretag. I detta ärende har enligt Transportstyrelsens mening framkommit omständigheter som kan ha betydelse ur ett säkerhetsperspektiv. Det synes också finnas vissa oklarheter vad gäller Green Cargos säkerhetsarbete samt både Trafikverkets och Green Cargos interna kommunikation. Transportstyrelsen i egenskap av regleringsorgan kommer därför att informera de funktioner inom myndigheten som ansvarar för säkerhetstillsynen om detta beslut.

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 [REDACTED]
I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör [REDACTED]
[REDACTED] tf. sektionscheferna [REDACTED] och [REDACTED] utredare
[REDACTED] samt jurist [REDACTED] den senare
föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör