



Handläggare, tfn

Nils Enberg, 0243 - 24 69 52
Stefan Pettersson, 0243 - 24 69 48

Kopia till

Tommy Jonsson, Banverket
Mikael Eriksson, Banverket

Banverket

781 27 Borlänge

Föreläggande rörande Banverkets järnvägsnätsbeskrivning

(1 bilaga)

Beslut

Järnvägsstyrelsen beslutar att Banverket ska vidta nedanstående åtgärder.

1. Banverket ska till den 15 oktober 2007 justera texten under 2.2.3 *Tillstånd* och 2.2.4 *Säkerhetsintyg* så att informationen överrensstämmer med den tillståndsprövning Järnvägsstyrelsen gör enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519, ändrad den 1 juli 2007 genom, 2007:452).
2. Banverket ska senast den 15 oktober 2007 ta bort kravet på spårmedgivande för att få använda eller provköra järnvägsfordon på Banverkets järnvägsnät i järnvägsnätsbeskrivningen.
3. Banverket ska senast den 10 december 2007 ändra beskrivningen av den ordinarie tilldelningsprocessen på så vis att även Banverkets önskemål om infrastrukturkapacitet för banarbeten följer samtliga processteg 4.4.1-4.4.8.
4. Banverket ska senast den 10 december 2009 ha infört prioriteringskriterier som medger ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen i järnvägsnätsbeskrivningen.
5. Av Banverkets järnvägsnätsbeskrivning ska det senast den 10 december 2007 framgå hur gångtidsmallar enligt bilaga 12 används i kapacitetstilldelningsprocessen.
6. Banverket ska senast den 10 december 2007 ändra texten i järnvägsnätsbeskrivningen så att det framgår att järnvägsföretag och sökande ska tilldelas kapacitet för högst hela tågplaneperioden (ett år), om detta har begärts och följer av tilldelningsreglerna i järnvägslagen. Det ska då även framgå av trafikeringsavtalet att järnvägsföretag och sökande ges rättigheten till ett minutexakt tågläge för hela tågplaneperioden.

Bakgrund

En infrastrukturförvaltare ska enligt järnvägslagen upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för att få tillträde till den och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. Beskrivningen ska upprättas efter samråd med berörda parter. Beskrivningen ska offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

Banverket publicerade i december 2006 "Järnvägsnätsbeskrivning 2008", gällande perioden från och med den 9 december 2007 klockan 00.00 till och med den 13 december 2008 klockan 24.00. Denna period utgör tågplan T08. Järnvägsstyrelsen har under år 2007 genomfört en uppföljning av 2006 års revision mot Banverkets järnvägsnätsbeskrivning. Syftet med uppföljningen har varit att kontrollera att Banverket har åtgärdat de brister som observerades vid revisionen.

Skälen för beslutet

Enligt 8 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519) ska Järnvägsstyrelsen utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats med stöd av lagen. Av 8 kap. 4 § nämnda lag får Järnvägsstyrelsen bl.a. meddela förelägganden som behövs för att järnvägslagen eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen ska efterlevas.

Viktiga delar saknas i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning. Dessa delar behövs för att förutsättningarna för trafik på Banverkets järnvägsnät ska vara icke-diskriminerande och konkurrensneutral.

1. Frågan om tillstånd för järnvägsföretag

I kapitel 2, Villkor för tillträde och trafikering, beskriver Banverket vilka tillstånd som krävs för att få bedriva järnvägstrafik. Den 1 juli 2007 ändrades järnvägslagen på så vis att säkerhetsintyget innefattar en A- respektive en B-del. Ikraftträdandet av Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag innebär också att begreppet säkerhetsordning definitivt är borttaget.

Mot bakgrund av vad som framförts ovan och att det i beskrivningen av järnvägsnätet tydligt ska framgå vilka villkor och förutsättningar som krävs för trafikering av Banverkets nät (för såväl nationella som internationella järnvägsföretag) finner Järnvägsstyrelsen att Banverket ska justera informationen i kapitel 2 järnvägsnätsbeskrivningen.

2. Frågan om spårmedgivande för järnvägsfordon

Banverkets tidigare uppgift att, enligt 1 kap. 6 § BV-FS 2002:2 (som upphörde att gälla den 1 maj 2006), kontrollera järnvägsfordons samverkan och kompatibilitet med infrastrukturen med avseende på tekniska krav, säkerhet och annan påverkan på anläggningen har flyttats över från en

prövning av infrastrukturförvaltaren (ett spårmedgivande, se kommentarer till 6 § BV-FS 2002:2) till ett godkännandebeslut av tillsynsmyndigheten. För att göra denna bedömning krävs det enligt järnvägsförordningen att det uppvisas dokumentation som styrker att fordonet fungerar med de svenska systemen för kraftförsörjning, signalering, trafikledning, spårvidd, fria rumsprofiler, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar i infrastrukturen.

Tillsynsmyndigheten kan därutöver komma att behöva inhämta information från infrastrukturförvaltaren. I förarbetena (prop. 2006/07:45 sid 48-49) anges följande. *Infrastrukturförvaltaren kan aldrig helt förbjuda användningen av ett fordon som godkänts för ibruktagande av tillsynsmyndigheten och ej heller förbjuda provkörning för att säkerställa deras grundläggande kompatibilitet. Däremot kan infrastrukturförvaltaren i sin järnvägsnätsbeskrivning meddela generella restriktioner för hur fordon får användas. Det förefaller emellertid svårt att ange alla nödvändiga restriktioner i detalj i förväg, varför dessa villkor kan regleras i trafikeringsavtal, förutsatt att de är icke-diskriminerande.*

Trots vad som framförts ovan anger Banverket under 2.8.2, 2.8.3 och 2.8.4 att ett spårmedgivande krävs för att ett järnvägsföretag ska få använda fordonet på järnvägsnätet. Banverket kräver med andra ord en dubbel kontroll på att fordonet uppfyller grundläggande tekniska krav i fråga om fordonets samverkan med infrastrukturen.

Järnvägsstyrelsen godkänner delsystem, det vill säga även järnvägsfordon, enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen. Järnvägsstyrelsens godkännandebeslut innebär att delsystemet i fråga, järnvägsfordonet, får användas för järnvägsverksamhet i Sverige. Några ytterligare krav, i form av ett spårmedgivande, finns det inget rättsligt stöd för. I förarbetena till järnvägslagen (prop. 2003/04:123) sägs; Villkoren, i form av eventuella restriktioner (i trafikeringsavtalet) kan innebära restriktioner men inte förbud mot att fordon används på Banverkets järnvägsnät. I takt med att svensk järnvägsinfrastruktur och delsystem byggs i enlighet med kraven i TSD kommer de tekniska villkoren i avtalen spela ut sin roll.

Mot bakgrund av det anförda saknas det grund för Banverkets användning av spårmedgivande och det får inte anges i järnvägsnätsbeskrivningen som ett villkor för att få trafikera järnvägsnätet.

3. Frågan om behandling av banarbeten i kapacitetstilldelningsprocessen

Infrastrukturförvaltare har enligt 6 kap. 8 § järnvägslagen en skyldighet att i samband med att ansökningarna om infrastrukturkapacitet ges in ange vilken infrastrukturkapacitet förvaltaren önskar använda för banarbeten. Detta syftar till att möjliggöra en bättre avvägning mellan trafikens behov och behovet av vidmakthållande respektive utvecklande av den fysiska infrastrukturen. Önskemål om banarbete likställs därmed med en kapacitetsansökan från järnvägsföretag eller sökande.

Infrastrukturförvaltaren ska alltså kunna motivera ett planerat banarbete och vid konflikt prioritera detta mot tåglägesansökningar på ett sätt som innebär ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen (jfr. prop. 2003/04:123, s. 118). Förhållandet mellan ett järnvägsföretags ansökan om infrastrukturkapacitet och banarbete, ska således av Banverket behandlas som en konflikt mellan två ansökningar. Om detta inte sker har järnvägsföretaget betagits sina rättigheter att få yttra sig inom ramen för samordningsprocessen, begära tvistlösning och göra sina överväganden efter det att infrastrukturen eventuellt förklarats överbelastad etc.

Järnvägsföretagets kortsiktiga intressen vad gäller ansökan om infrastrukturkapacitet får inte tränga undan möjligheten för infrastrukturförvaltaren att långsiktigt vidmakthålla infrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren måste, inom ramen för beaktande av sökandens rimliga krav på framkomlighet, ges möjlighet till största möjliga flexibilitet vad gäller banarbeten vid kapacitetstilldelningen (jfr prop. 2003/04:123, s. 118 f.). Mot bakgrund av detta och vad som anges i Banverkets beskrivning ska Banverket justera processbeskrivningen på så sätt att även banarbeten kan konflikthanteras och samordnas i den beskrivna processen fram till tågplan.

4. Frågan om prioriteringskriteriernas utformning

Järnvägsstyrelsen påpekade vid granskningen av Banverkets järnvägsnätsbeskrivning 2006 att de prioriteringskriterier som används inte skapar ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen. Banverket har efter detta redovisat till Järnvägsstyrelsen att man har för avsikt att till 2009 ta fram nya prioriteringskriterier i enlighet med gällande författning. Prioriteringskriterierna ska vara uppbyggda på så vis att de medger ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Detta ställer höga krav på infrastrukturförvaltaren att finna prioriteringsordningar som kan lösa konflikter mellan två eller flera tåglägen/banarbeten. Samhällsekonomisk optimering kräver kännedom om det samhällsekonomiska värdet av just de berörda tåglägena/banarbetena. Det krävs också ett sofistikerat system för att väga och vikta samtliga samhällsnyttor det handlar om. För Banverkets egna banarbeten bör informationen vara ganska enkel att skaffa då det rör sig om Banverkets kostnader och nyttor för just det banarbetet. Värdet av ett järnvägsföretags specifika tågläge blir givetvis svårare att uppskatta, men det bör kunna härledas från hur mycket järnvägsföretaget vill ha för att acceptera att man måste avstå från tågläget (eller få justerad gångtid/avgångstid/ankomsttid) eller, om man vänder på resonemanget; hur mycket järnvägsföretaget är villigt att betala för att få just det tågläget?

Banverket har hittills inte anpassat sina prioriteringskriterier till att överrensstämma med intentionerna i järnvägslagen. Det krävs ett omfattande utvecklingsarbete för att justera prioriteringskriterierna. Ett sådant utvecklingsarbete har enligt uppgift påbörjats. I takt med att fler järnvägsföretag och auktoriserade sökande agerar på den svenska

järnvägsmarknaden ser Järnvägsstyrelsen att fler konflikter om kapacitet på Banverkets järnvägsnät kommer att uppkomma. Avsaknad av prioriteringskriterier utformade enligt järnvägslagen hämmar då den utveckling av järnvägsmarknaden som efterlyses.

5. Frågan om tillämpning av gångtidsmallar

Tilldelningsprocessen ska karaktäriseras av öppenhet och förutsägbarhet. Metoder och principer samt tilldelningsförfarandet ska beskrivas i sin helhet i järnvägsnätbeskrivningen. När det gäller avsnittet som berör vad själva ansökan om tågläge ska innehålla ska det förklaras vilken funktion gångtidsmallar har.

Av 6 kap. 3 § järnvägslagen framgår att kapacitetstilldelningsprocessen ska generera ett samhällsekonomiskt optimalt användande av infrastrukturen. Järnvägsstyrelsen finner inte att den förklaring Banverket ger beträffande tillämpning av gångtidsmallar är tillräcklig för att bedöma att förfarandet sker i enlighet med järnvägslagen. För att skapa ett transparent ansökningsförfarande efterlyser därför Järnvägsstyrelsen att Banverket i sin järnvägsnätbeskrivning redogör för hur gångtidsmallarna används.

6. Frågan om sökandes rättighet till ettårigt tågläge

Att en tågplanperiod motsvarar ett år framgår av 6 kap. 19 § järnvägslagen och 5 kap. 3 § järnvägsförordningen. För järnvägsföretag eller sökande som ansöker om tåglägen för en hel tågplanperiod som avser ett år ska infrastrukturförvaltaren i tilldelningsförfarandet säkerställa – om ansökan kan samordnas med andra – att dessa erhåller tåglägen med minutexaktet i tågplanen för ett år. Banverket ska kunna sköta detta förfarande trots att en del järnvägsföretag endast söker för delar av den ettåriga tågplanen. Att i strid med en ansökan om ettårigt tågläge – som inte enligt regelverket bör stå tillbaka för ett annat kapacitetsutnyttjande – tilldela kapacitet för kortare tid är således inte överensstämmande med järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

I ärendets slutliga handläggning har deltagit generaldirektör Ulf Lundin, beslutande, chef för infrastrukturenheten Claes Elgemyr samt föredragande Nils Enberg och Stefan Pettersson.

Järnvägsstyrelsens beslut får överklagas enligt 11 kap. 1 § järnvägslagen (se bilaga).



Ulf Lundin
Generaldirektör

Bilagor:

- 1) Underrättelse om hur man överklagar

Underrättelse om hur man överklagar beslut

Om företaget/Ni vill överklaga detta beslut ska företaget/Ni skriva till Järnvägsstyrelsen under adressen:

Järnvägsstyrelsen
Box 14
781 21 BORLÄNGE

Tala om vilket beslut som överklagas, t.ex. genom att ange ärendets beteckning (dvs. diarienumret). Tala också om hur och varför företaget/Ni anser att beslutet ska ändras.

Överklagandet ska ha kommit in till Järnvägsstyrelsen inom **tre** veckor från den dag företaget/Ni fick del av beslutet. Om klaganden är en part som företräder det allmänna ska överklagandet dock ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Järnvägsstyrelsen ska sända överklagandet och handlingarna i ärendet till Länsrätten Dalarnas län för prövning, om Järnvägsstyrelsen inte självt ändrar beslutet på det sätt som önskas.

Behövs mer information om hur företaget/Ni ska gå tillväga, skriv eller ring till Järnvägsstyrelsen.

Postadress: se ovan
E-post: jvs@jvs.se
Telefon: 0243 - 24 69 00