



Handläggare, tfn
Nils Enberg, 0243 - 24 69 52

Kopia till
Trafikministeriet,
Danmark

Öresundsbrokonsortiet
Vester Sögade 10
DK 1601 KÖPENHAMN
DANMARK

Föreläggande rörande Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivning

(1 bilaga)

Beslut

Järnvägsstyrelsen beslutar att Öresundsbrokonsortiet ska vidta nedanstående åtgärder för den svenska delen av förbindelsen.

1. Öresundsbrokonsortiet ska till den 19 oktober 2007 justera texten under 2.1.1-2.1.3 så att informationen överrensstämmer med a) den tillståndsprövning Järnvägsstyrelsen gör enligt 3 kap. järnvägslagen (ändrad 1 juli, 2007) och b) trafikeringsrätten, enligt 5 kap. järnvägslagen och 4 kap. järnvägsförordningen.
2. Öresundsbrokonsortiet ska till den 10 december 2007 ändra texten i järnvägsnätsbeskrivningen på så vis att endast de som har rätt att ansöka om tågläge kan göra detta.
3. Öresundsbrokonsortiet ska senast den 19 oktober 2007 ta bort kravet på spårmedgivande för att få provköra järnvägsfordon på Öresundsbrokonsortiets järnvägsnät i järnvägsnätsbeskrivningen.
4. Öresundsbrokonsortiet ska senast den 10 december 2007 ändra informationen i järnvägsnätsbeskrivningen på så vis att det tydligt framgår att förfarandet för att tilldela kapacitet för banarbeten följer samtliga processteg, inom ramen för kapacitetstilldelningsprocessen, som ansökan om tågläge från järnvägsföretag eller sökande.

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.

Öresundsbrokonsortiet publicerade i december 2006 en järnvägsnätsbeskrivning gällande perioden 9 december, 2007 klockan 00.00, till och med 13 december, 2008 klockan 24.00. Denna period utgör tågplan T08. Järnvägsstyrelsen har under år 2007 genomfört en uppföljning av 2006 års revision mot Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivning. Syftet med uppföljningen har varit att kontrollera att Öresundsbrokonsortiet 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 Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivning. Dessa delar behövs för att förutsättningarna för trafik på Öresundsbrokonsortiets järnvägsnät ska vara icke-diskriminerande och konkurrensneutral.

1. Frågan om tillstånd för järnvägsföretag

I kapitel 2, Villkor för tillträde och trafikering, beskriver Öresundsbrokonsortiet vilka tillstånd som krävs för att få bedriva järnvägstrafik. 1 juli, 2007 ändrades järnvägslag (2004:123) på så vis att säkerhetsintyget innefattar en A- respektive en B-del. Informationen i avsnitt 2.1.1-2.1.3 är inte konsistent med järnvägslagen och järnvägsförordningen, vad avser förhållanden på svenskt territorium. Trafikeringsrätten regleras i 5 kap. järnvägslagen och 4 kap. järnvägsförordningen. 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 Öresundsbrokonsortiets järnvägsnät (för såväl nationella som internationella järnvägsföretag) finner Järnvägsstyrelsen att Öresundsbrokonsortiet ska justera informationen i kapitel 2 järnvägsnätsbeskrivningen. Det är att föredra att Öresundsbrokonsortiet har ett avsnitt om trafikeringsrätten och ett samlat avsnitt om erforderliga tillstånd (i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd).

2. Frågan om rätten att ansöka om tågläge

Järnvägsstyrelsen, för svenskt vidkommande, avgör tillståndsansökningar för licens och säkerhetsintyg (A- respektive B-del) och särskilt tillstånd. I järnvägslagens sjätte kapitel 7 § framgår att endast den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge hos en infrastrukturförvaltare. Rätten att trafikera regleras i 5 kap. järnvägslagen och 4 kap. järnvägsförordningen. Lagstiftaren har valt att reglera ansökningsförfarandet i så måtto att tillstånd som järnvägsföretagare eller auktoriserad sökande är det som krävs för att få ansöka om tågläge. Öresundsbrokonsortiet informerar i sin

järnvägsnätsbeskrivning (2.1.5) att även de som vid ansökningstillfället inte uppfyller kraven för att driva trafik kan ansöka om tågläge. Ett sådant förfarande anser Järnvägsstyrelsen inte överrensstämmer med järnvägsförfattningen. Järnvägsstyrelsen anser att infrastrukturförvaltaren ska nyttja den enda "ventil" för inkommande tåglägesansökningar som ges. Järnvägsstyrelsen ser inte att ett annorlunda förfarande gynnar förvaltaren eller övriga sökande i kapacitetstilldelningsprocessen.

3. Frågan om spårmedgivande

Infrastrukturförvaltaren 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 Öresundsbrokonsortiet under 2.3.2 att ett spårmedgivande krävs för att ett järnvägsföretag ska få provköra fordon på järnvägsnätet. Öresundsbrokonsortiet 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. 2006/07:45) sägs; *Enligt direktivet får säkerhetsmyndigheten också kräva att fordonen ska provköras på spåranläggningen för att säkerställa deras grundläggande kompatibilitet.*

Mot bakgrund av det anförda saknas det grund för Öresundsbrokonsortiets användning av spårmedgivande och det får inte anges i järnvägsnätsbeskrivningen som ett villkor för att få provköra fordon på järnvägsnätet.

4. Frågan om behandling av banarbeten i kapacitetstilldelningsprocessen

Informationen i järnvägsnätsbeskrivningens avsnitt 3.1.7 och 3.3 är motstridiga när det gäller hur man handhar ansökan om behov av banarbeten. Infrastrukturförvaltaren 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 Öresundsbrokonsortiet 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 Öresundsbrokonsortiets beskrivning ska Öresundsbrokonsortiet justera processbeskrivningen på så sätt att det är otvetydigt att även banarbeten kan konflikthanteras och samordnas i den beskrivna processen fram till tågplan.

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

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