

Handläggare, tfn  
Stefan Pettersson, 0243-24 69 48

Kopia till  
Järnvägsutredningen 2,  
N2007:11

### **Sökande**

Svenska Tågkompaniet AB, (Tågkompaniet) 556564-9976  
Centralplan 3  
803 11 GÄVLE

### **Motpart**

Banverket  
781 85 BORLÄNGE

### **Saken**

Prövning av tvist enligt 8 kap 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende dels Banverkets beslut om ”Järnvägsnätbeskrivning 2008”, avsnitt 4.2.4, i dess lydelse enligt ”avvikelsemeddelande 3”, dels Banverkets beslut den 25 januari 2008 angående ansökan om tågläge för chartertrafik inom gällande tågplan.

---

### **Beslut**

1. I Banverkets ”Järnvägsnätbeskrivning 2008” ges information om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet på ett sätt som inte står i överensstämmelse med järnvägslagen eller med föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, genom att det i avsnitt 4.2.4 anges att en ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan (ad hoc-ansökan) i här aktuellt fall besvaras först sex veckor efter beslut om justerad tågplan.
2. Banverkets beslut den 25 januari 2008 angående Tågkompaniets ansökan om infrastrukturkapacitet för chartertrafik inom den gällande tågplanen står inte i överensstämmelse med järnvägslagen eller med föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, genom att Banverket inte inom fem arbetsdagar prövat om det finns sådan reservkapacitet i tågplanen att ansökan kan bifallas.
3. Banverket ska
  - senast den 25 mars 2008 ändra texten i avsnitt 4.2.4 i sin järnvägsnätbeskrivning så att det framgår att rätten att få en ad hoc-ansökan om tågläge prövad inom fem arbetsdagar gäller för hela den ettåriga tågplaneperioden,

- senast den 5 mars 2008 ha behandlat och besvarat Tågkompaniets tåglägesansökningar enligt *bilaga 1*, samt
- senast samma datum skicka en kopia till Järnvägsstyrelsen på Banverkets svar till Tågkompaniet.

Banverkets behandling av Tågkompaniets tåglägesansökningar ska ta sin utgångspunkt i den nu ej utnyttjade reservkapacitet som fanns i tågplanen T08 när den började gälla den 9 december 2007.

## Bakgrund

Banverket offentliggjorde i december 2006 en beskrivning av det järnvägsnät man råder över inför tågplan T08. Beskrivningen innehåller, i enlighet med järnvägslagen, uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för att få tillträde till den och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. Järnvägsstyrelsen har den 30 juni 2006 i tillsynsrapport 2006:2 ”Revision av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar” och genom föreläggande den 21 september 2007 påtalat brister i Banverkets kapacitetstilldelning. Bland annat konstaterades att tågplanen skall omfatta en tid på ett år och att Banverkets prioriteringskriterier inte vilar på en samhällsekonomisk grund.

Banverket fastställde den 5 oktober 2007 tågplan T08.

Tågkompaniet ingav den 25 januari 2008 ansökan om infrastrukturkapacitet för ett antal charter- och tjänstetåg avseende trafik under perioden den 8 juli 2008 t.o.m. den 21 juli 2008.

Banverket meddelade samma dag Tågkompaniet att då ansökan i sin helhet gäller tidsperiod T08.3 så kan den inte inplaneras i korttid. Tidsfristen på att få ett svar inom fem dagar är då heller inte tillämpbar enligt Banverket. Vidare uppgav Banverket att man i möjligaste mån ska försöka planera in Tågkompaniets ansökta tåglägen i den justerade tågplanen som publiceras den 20 mars 2008.

## Yrkanden och inställningar

### Tågkompaniet

Tågkompaniet har yrkat att Järnvägsstyrelsen upphäver föreskrifterna i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning 2008 (JNB 2008) med beteckningen 4.2.4.

Tågkompaniet har också yrkat att Järnvägsstyrelsen ska föreskriva för Banverket att behandla tåglägesansökan avseende chartertåg på det sätt lagen föreskriver.

Tågkompaniet har därigenom, som det får förstås, till Järnvägsstyrelsen hänskjutit en tvist om huruvida dels Banverkets ”Järnvägsnätsbeskrivning 2008”, dels Banverkets beslut om företagets tåglägesansökan för ett antal charter- och tjänstetåg under perioden den 8 juli 2008 t.o.m. den 21 juli 2008 står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Tågkompaniet har bett om en skyndsam handläggning av ärendet, eftersom företaget annars kommer att förlora trafik till andra trafikslag.

### **Banverket**

Banverket har i huvudsak anfört att som grund för all kapacitetstilldelning ligger den ettåriga tågplanen med trafikstart i december. Övriga ansökningar utgör antingen ansökningar inför justerings-skifteprocessen (5 kap. 4 § järnvägsförordningen [2004:526]) eller ad hoc-ansökningar. Processen för den nu aktuella ansökan har behandlats enligt avsnitt 4.2.4, punkten 3, i JNB 2008, dvs. svar på ansökan lämnas cirka sex veckor efter beslut om justerad tågplan.

Vidare anför Banverket att kravet i järnvägslagen på att en ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan skall besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar har uppfyllts genom att Tågkompaniet omedelbart har erhållit besked om att ansökan inte beviljats, men att Banverket i möjligaste mån skulle planera in de ansökta tåglägena i den justerade tågplanen.

### **Parternas utveckling av talan**

#### **Tågkompaniet har i huvudsak anfört följande**

Banverket har inte behandlat Tågkompaniets ansökan om infrastrukturkapacitet på det sätt lagen föreskriver. Företaget har i konkurrens med två bussbolag sålt chartertåg till en researrangör under sommaren 2008. Tågkompaniet bedömer att marknaden för chartertåg har en god potential förutsatt att järnvägsföretag kan lämna svar på förfrågningar lika snabbt som konkurrerande buss- eller flygbolag. För Tågkompaniets del innebär chartertågstrafiken att överstående fordon kan utnyttjas bättre vilket är av betydelse för företagets ekonomi.

Tågkompaniet lämnade den 25 januari 2008 ansökan om sex chartertåg och två tillhörande tjänstetåg till Banverket. Eftersom ansökan gjordes inom en gällande tågplan, ska Banverket enligt 6 kap. 16 § järnvägslagen besvara ansökan inom fem arbetsdagar. Banverket meddelade samma dag Tågkompaniet att ansökan inte kommer att behandlas men att man i möjligaste mån ska försöka planera in tåglägena i den justerade tågplanen som publiceras den 20 mars 2008.

En konsekvens av att Banverket delar in tågplaneperioden i flera delperioder är att delperioderna behandlas som om de vore självständiga tågplaner. Såvitt Tågkompaniet erfarit är Banverket unikt i Europa med att dela upp tågplaneperioden på detta sätt. Detta får till konsekvens att Banverket inte kan leva upp till lagens krav om att infrastrukturförvaltaren ska behandla och besvara ansökan inom fem arbetsdagar.

Det faktum att Banverket inte behandlar tåglägesansökan innebär en påtaglig risk för att företaget drabbas av ekonomisk skada. Banverkets uttalande att man ”möjligtvis” ska få in tåglägena i den justerade tågplanen den 20 mars 2008 är av intet värde eftersom man genom ordvalet markerat att det inte är troligt att man ens då kan besvara tåglägesansökan.

## Banverket har i huvudsak anfört följande

Vilka rättigheter en ad hoc-sökande besitter eller hur ad hoc-processen i övrigt ska hanteras är inte reglerat i lag eller annan föreskrift. Det framgår inte heller föreskriftsvis hur justeringsskiftesförfarandet ska se ut. Processerna har därför tillsammans med marknaden utvecklats av Banverket och beskrivs i Järnvägsnätsbeskrivningen. För att uppnå maximalt kapacitetsutnyttjande har Banverket valt att låta ad hoc-tåglägen som börjar gälla första halvåret ha sin giltighet bara det halvåret. Om ad hoc-tågläget önskas även för andra halvåret hanteras det som ett nytt behov. En ansökan för T08.3 som inkommer efter datum för anmälan om behov av justering, men före det att justeringsperioden fastställts kan inte beviljas kapacitet förrän cirka sex veckor efter beslut om T08.3. Detta beror på åtgärder i de IT-stöd som ad hoc-ansökningar skapas i.

## Skälen för beslutet

### Tillämpliga bestämmelser

#### Järnvägslagen

Av 8 kap. 9 § första stycket framgår att ett järnvägsföretag får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt järnvägslagen står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

#### *Grundläggande skyldigheter*

##### 6 kap. 1 § första stycket:

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 denna infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

##### 6 kap. 3 § första stycket:

En infrastrukturförvaltare skall bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

#### *Kapacitetsplanering*

##### 6 kap. 9 §

Infrastrukturförvaltaren skall ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. I förslaget skall även anges de tåglägen för internationell trafik som planerats med andra infrastrukturförvaltare.

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 skall ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad.

#### 6 kap. 16 §

En ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan skall besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar.

### **Järnvägsförordningen (2004:526)**

#### 5 kap. 4 §

Tågplanen skall börja gälla klockan 24.00 den andra lördagen i december. Om en ändring eller justering av tågplan genomförs därefter skall denna ändring genomföras klockan 24.00 den andra lördagen i juni och vid sådana andra tidpunkter mellan dessa datum som behövs. Infrastrukturförvaltarna får komma överens om datum och skall informera Järnvägsstyrelsen om överenskommelsen. Styrelsen skall underrätta Europeiska gemenskapernas kommission om överenskommelsen, om ändringen kan påverka internationell trafik.

### **Järnvägsstyrelsens föreskrifter (2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur**

#### 27 §

När ansökningstiden för tåglagen har gått ut skall infrastrukturförvaltaren upprätta ett förslag till tågplan. Detta dokument skall vara en sammanställning av

- a) alla inkomna ansökningar om tåglagen, nationella som internationella,
- b) infrastrukturförvaltarens planerade banarbeten,
- c) behovet av reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglagen, nationella som internationella,
- d) behovet av reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i planeringsprocessen,
- e) behovet av reservkapacitet för transporter av arbetsfordon, samt
- f) restkapacitet.

## Järnvägsstyrelsens bedömning

Infrastrukturförvaltarens skyldighet att –i samband med att ansökningarna om infrastrukturkapacitet ges in – ange vilka behov för reserv- och restkapacitet som finns syftar till att formalisera rättigheterna för de som inte ansöker om kapacitet i ordinarie tilldelningsprocess. Reservkapaciteten ska användas till banarbeten som inte kan bokas i planeringsprocessen, transport av arbetsfordon och ad hoc-ansökningar om tåglägen.

Infrastrukturförvaltaren ska alltså redan på ett tidigt stadium ta hänsyn till att en viss del av marknaden kommer att ha behov av att söka kapacitet efter tågplanens fastställelse.

Av järnvägslagen och järnvägsförordningen framgår att en tågplanperiod motsvarar ett år. Av artikel 18 i det bakomliggande EG-direktivet 2001/14/EG framgår att infrastrukturförvaltaren ska iaktta den tidsplan som anges i bilaga III till direktivet. I bilagan (ändrad genom kommissionens beslut 2002/844/EG) anges att tågplanen ska upprättas en gång per kalenderår. I en andra punkt sägs att ändringen ska ske andra lördagen i december. Dessutom anges bl.a. att om en justering sker för att, om så behövs, ta hänsyn till ändringar av tågplaner för regional passagerartrafik, ska detta ske den andra lördagen i juni. Detta återspeglas i 5 kap. 4 § järnvägsförordningen, där det sägs att om en ändring eller justering av tågplanen genomförs efter att planen börjat gälla ska denna ändring i så fall genomföras den andra lördagen i juni.

Regeln i 5 kap. 4 § järnvägsförordningen bygger på frivillighet och är en ventil och en möjlighet för infrastrukturförvaltaren och de järnvägsföretag som så önskar att flytta på tilldelade tåglägen om det finns utrymme för detta i tågplanen. Denna ventil får dock inte frånta järnvägsföretaget dess rättigheter att ansöka om kapacitet inom en redan gällande tågplan.

Huvudregeln med ettåriga tågplanepioder kan ses som en kompromiss på grund av att flera delmarknader har vitt skilda behov. Marknaden för persontrafik öppnades något våren 2007 genom att järnvägsföretag som utför nattågs- eller chartertrafik gavs trafikeringsrätt på järnvägsnät som förvaltas av staten.

Det är infrastrukturförvaltarens sak att i samband med en kapacitetsansökan bedöma om järnvägsföretaget har rätt att utföra trafik på aktuell sträcka. Järnvägsstyrelsen har inte anledning att i detta ärende pröva om sökanden har trafikeringsrätt på järnvägsnät som förvaltas av staten. Däremot har myndigheten skyldighet att tillse att de rättigheter och skyldigheter som följer av 6 kap. i järnvägslagen följs. Det väsentliga i sammanhanget är att chartermarknaden är en delmarknad som karaktäriseras av andra behov än de som söker i den ordinarie tilldelningsprocessen. Den balans som lagstiftaren vill skapa mellan de varierande behoven från järnvägsföretagarnas sida uppnås genom ordinarie tilldelningsprocess kompletterad med processen för ad hoc-ansökningar.

Av 6 kap. 3 och 9 §§ järnvägslagen följer att infrastrukturförvaltaren är skyldig att beakta behovet av reservkapacitet. Än tydligare sägs detta i direktiv 2001/14/EG. Av artikel 23.2 följer att reservkapacitet ska finnas för att snabbt kunna besvara ad hoc-ansökningar om kapacitet, även om

infrastrukturen är överbelastad. Huvudregeln är som nämnts att tågplanen, och därmed tåglägena, ska gälla i ett år. Rättigheter i form av tåglägen ska kunna ges till den som ansöker ad hoc om tågläge, om utrymme finns i den tågplan som enligt bestämmelserna ska ge ett års framförhållning. Rätten till möjlighet till tågläge inom reservkapaciteten får inte inskränkas genom att dela upp den ettåriga perioden i två. Regeln i 5 kap. 4 § järnvägsförordningen innebär alltså inte att infrastrukturförvaltaren genom ett justeringsskifte mot ett järnvägsföretags vilja får ändra ett tågläge.

I det aktuella fallet har Banverket besvarat men inte prövat om Tågkompaniets ansökan den 25 januari 2008 kan tillgodoses inom ramen för den reservkapacitet som funnits sedan tågplanens startdatum. Tågkompaniet har anfört att det är av största vikt att deras behov tillgodoses vad gäller Banverkets skyldighet att inom fem arbetsdagar behandla och besvara ad hoc-ansökan. Skälet till att Banverket inte behandlat ansökan får anses vara Banverkets ”extra” planeringsprocess inför justeringsskiftet som omöjliggör att få en ad hoc-ansökan besvarad innan justering beslutas. Företaget har därmed betagits sina rättigheter att få sin ansökan behandlad och besvarad inom den föreskrivna tiden. ”Femdagarskravet” består inte endast av att besvara en ansökan inom gällande tågplan. Förvaltaren måste även seriöst pröva ansökan inom samma tidsperiod. Det besked som företaget fått att Banverket i största möjligaste mån försöker tillgodose ansökan först i samband med justeringsskiftet är inte tillräckligt för att uppfylla denna rättighet.

Banverket har dessutom hävdatt att man behöver ytterligare sex veckor på sig efter justeringsbeslutstillfället för att bevilja kapacitet på grund av åtgärder i de IT-stöd som ad hoc-ansökningar skapas i. Banverkets rutiner för handläggning av ad hoc-ansökningar får anses i än högre grad åsidosätta den sökandes rättighet.

Mot bakgrund av ovanstående kan Järnvägsnätsbeskrivning 2008 inte anses stå i överensstämmelse med järnvägslagen. Tågkompaniets yrkande bör bifallas på så sätt att Banverket förpliktas att ändra sin järnvägsnätsbeskrivning på sätt som framgår av beslutet. Dessutom ska Banverket förpliktas att behandla och besvara tåglägesansökan för företagens chartertåg (enligt *bilaga 1*) i enlighet med järnvägslagen och inte i enlighet med den process som återges i Banverkets Järnvägsnätsbeskrivning 2008, avsnitt 4.2.4.

I ärendets slutliga handläggning har deltagit generaldirektören Ulf Lundin, beslutande, enhetschefen Claes Elgemyr, chefsjuristen Jan Stålhandske och handläggaren Stefan Pettersson, föredragande.

Järnvägsstyrelsens beslut kan överklagas (*se bilaga 2*).

Ulf Lundin  
Generaldirektör

## Underrättelse om hur man överklagar beslut

Om företaget/Ni vill överklaga detta beslut skall 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 skall ändras.

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

Järnvägsstyrelsen skall 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 skall gå tillväga, skriv eller ring till Järnvägsstyrelsen.

Postadress: se ovan  
E-post: [jvs@jvs.se](mailto:jvs@jvs.se)  
Telefon: 0243 - 24 69 00