

**Sökande:**

Skandinaviska Jernbanor AB  
Ombud: Advokaten Anna Fernqvist Svensson  
Hellström Advokatbyrå KB  
Box 7305  
103 90 Stockholm

**Motpart:**

Trafikverket  
781 89 Borlänge

**Saken**

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets beslut den 14 september 2012 om fastställelse av kapacitetstilldelning i Tågplan 2013.

---

**Transportstyrelsens beslut**

Trafikverkets beslut den 14 september 2012 att fastställa kapacitetstilldelning i en tågplan (Fastställelse av Tågplan 2013), vad avser Skandinaviska Jernbanor AB:s tåglägen 8603, 8621, 8633, 8637 och 18637, står inte i överensstämmelse med järnvägslagen (2004:519) i följande avseenden.

- Trafikverket har inte förklarat aktuell del av infrastrukturen som överbelastad samt har inte gjort en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.
- Trafikverket har inte tilldelat kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen.

- Trafikverket har inte behandlat Skandinaviska Jernbanor AB:s ansökan om infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

Transportstyrelsen avslår Skandinaviska Jernbanors yrkande om att Transportstyrelsen ska justera Tågplan 2013 så att Skandinaviska Jernbanor AB:s tåg på sträckan Stockholm-Göteborg och omvänt får en gångtid på mellan 3 timmar och 40 minuter och 4 timmar maximalt.

Transportstyrelsen avslår även Skandinaviska Jernbanors yrkande om att Transportstyrelsen ska bestämma att Skandinaviska Jernbanors tåg på sträckan Stockholm-Göteborg och omvänt i Tågplan 2014 ska ha en gångtid på mellan 3 timmar och 40 minuter och 4 timmar maximalt.

### **Bakgrund**

Skandinaviska Jernbanor AB (härefter SKJB) bedriver persontrafik sedan år 2011 på sträckan Uppsala-Stockholm-Göteborg. Under tågplan 2012 var snittgångtiden på delsträckan Stockholm – Göteborg 4 timmar och 5 minuter. Inför tågplan 2013 sökte SKJB kapacitet i enlighet med hur bolaget trafikerat sträckan under tågplan 2012. I slutet av augusti 2012 begärde SKJB tvistlösning hos Trafikverket eftersom bolaget inte var nöjd med de av Trafikverket föreslagna tåglägen för tåg 8603, 8621, 8633, 8637 och 18637. Trafikverket och SKJB träffades vid tre tillfällen för tvistlösningsmöten. Vid det sista mötet konstaterade parterna att tvisten kvarstod och att Trafikverket skulle förklara banan som överbelastad. Dagen innan beslut om tågplan 2013, den 13 september 2012, meddelar Trafikverket emellertid i en skrivelse till SKJB att eftersom det inte finns en intressekonflikt med någon annan sökande så föreligger ingen tvist. Tågplanen för 2013 har därefter fastställts och Trafikverket förklarade inte aktuell del av infrastrukturen som överbelastad. SKJB:s tåg 8603, 8621, 8633, 8637 och 18637 erhöll för Tågplan 2013 på sträckan Stockholm-Göteborg gångtider på mellan 4 timmar och 25 minuter och 5 timmar och 25 minuter.

Den 23 oktober 2012 inkom SKJB med en begäran om prövning av tvist till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen anordnade den 13 december 2012 ett möte med parterna för att klarlägga deras yrkanden och inställning i ärendet.

I april 2013 inkom SKJB med en skrivelse till Transportstyrelsen där det framgår att bolaget kommer att hyra lok med största tillåten hastighet om 230 km/h. Bolaget önskar därför att Trafikverket prövar möjligheten till ändrade tåglägen i tågplan 2013 med anledning av de ändrade förutsättningarna som ett snabbare lok innebär. SKJB har även skickat en

ansökan om tågläge utanför den ordinarie tilldelningsprocessen (ad-hoc) den 23 april 2013.

## **Yrkanden och inställningar**

### **Skandinaviska Jernbanor AB**

SKJB yrkar att Transportstyrelsen i första hand förordnar att Tågplan 2013 justeras på sätt som säkerställer att gångtiden för SKJB:s tåg (8603, 8621, 8633, 8637 och 18637) på sträckan Stockholm – Göteborg och omvänt ska vara mellan 3 timmar och 40 minuter och 4 timmar maximalt.

SKJB yrkar i andra hand att Transportstyrelsen förordnar att kommande tågplan, dvs. Tågplan 2014, medger att gångtid för SKJB:s tåg på sträckan Stockholm – Göteborg och omvänt ska vara mellan 3 timmar och 40 minuter och 4 timmar maximalt.

SKJB yrkar slutligen att Transportstyrelsen ska pröva om Trafikverket följt järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter meddelade med stöd av lagen när Trafikverket valde att inte förklara banan överbelastad.

### **Trafikverket**

Trafikverket anser att tilldelningen av kapacitet i tågplan 2013 har skett i enlighet med järnvägslagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

## **Parternas utveckling av talan**

### **Skandinaviska Jernbanor AB har i huvudsak anfört följande.**

I konkurrens med den tidigare monopolisten på långväga persontrafik på järnväg och med andra trafikslag som buss och flyg utgör SKJB ett intressant alternativ och ett komplement till övriga erbjudanden på marknaden. SKJB har som nystartat järnvägsföretag lyckats skapa ett trafikupplägg med kraftigt ökande resandevolymer. De investeringar bolaget genomfört i rullande materiel skulle kunna ge goda förutsättningar för att möta den ökade passagerartillströmningen. Företaget är ett direkt resultat av öppningen av den svenska persontrafikmarknaden på järnväg.

De tåglägen som SKJB erhållit för tågplan 2013 innebär markant förlängda gångtider och bolaget bedömer att de i och med detta tappar i konkurrenskraft. SKJB:s kunder kräver rimliga restider och i förlängningen kan den förlängda gångtiden innebära att delar eller att hela verksamheten måste avvecklas.

Trafikverket har angett att SKJB inte kan erhålla andra tåglägen på grund av tågens hastighet. SJ AB:s tåg kan framföras i en hastighet av 160 km/h (i vissa fall 200 km/h) och SKJB:s tåg framförs i 140 km/h. Det finns inga krav på att tåg ska hålla en viss hastighet och SKJB anför vidare att SJ AB:s tåg inte kommer upp i de angivna hastigheterna eftersom det är många stationer på sträckan och det tar lång tid att accelerera till den hastigheten efter ett stopp. Istället anser SKJB att de längre gångtiderna för SKJB beror på att Trafikverket inte förmådde ändra SJ AB:s avgångstider och gångtider. SKJB:s tåg måste därför vänta på att SJ AB:s tåg kör före och detta innebär, enligt bolaget, att det förelåg en kapacitetskonflikt med annan sökande.

Trafikverket inledde ett tvistlösningsförfarande med SKJB och parterna hade tre tvistlösningsmöten. Av mötesanteckningarna framgår bl.a. att Trafikverket skulle förklara delar av banan som överbelastad. Den 13 september 2012 fick emellertid SKJB besked i skrivelse från Trafikverket att intressekonflikt saknas varför tvist inte föreligger. SKJB anser att Trafikverkets ställningstagande i denna fråga är felaktigt.

SKJB anser att Trafikverket inte har tillgodosett bolagets ansökan om tåglägen. Trafikverket har inte heller förklarat aktuell sträcka eller del av sträcka för överbelastad. SKJB anser därför att Trafikverket inte har tilldelat infrastrukturkapaciteten på ett rättvist och icke-diskriminerade sätt. Detta innebär allvarligt förfång och omfattande skadeverkningar för SKJB.

Vid möte hos Transportstyrelsen den 13 december 2012 anförde SKJB att under tågplan 2012 har bolaget haft mycket god punktlighet och visat att tågen kan köra mycket snabbare än de tider de fått i den nya tågplanen. Gångtiden är viktig för SKJB som bedriver persontrafik. Trafikverkets hantering av SKJB:s ansökan och de gångtider bolaget tilldelats i tågplan 2013 omöjliggör bolagets fortsatta existens. SKJB anförde vidare att Trafikverket inte följt de steg som järnvägslagen uppställer vid kapacitetskonflikter och att bolaget lider ekonomisk skada pga Trafikverkets agerande. Bolaget har i tåglägesansökan varit flexibla vad gäller avgångstid från Stockholm C men framfört att restiden är viktig. Trots detta har SKJB tilldelats tåglägen med betydligt sämre gångtid än under tågplanen 2012.

Eftersom SKJB anser att de tilldelade tåglägena i tågplan 2013 har gångtider som inte är acceptabla har bolaget tagit fram lösningsförslag till flera av de aktuella tåglägena. Vid mötet framförde SKJB önskemål om att Trafikverket skulle bemöta de lösningsförslag på justeringar som SKJB visat på. SKJB:s tåg går på lördagar på en tid om 3 timmar och 50 minuter vilket påvisar att kortare gångtider är fullt möjliga i tågplan 2013.

**Trafikverket har i huvudsak anfört följande.**

Trafikverket uppger att verket alltid eftersträvar att i första hand tillmötesgå de sökandes önskemål om kapacitet. Varje tågplan innehåller nya och förändrade förutsättningar. Antalet sökta tåglägen varierar och Trafikverket har inför kommande år också fått större anslag för underhållsarbeten. Detta påverkar möjligheterna för Trafikverket att tilldela kapacitet i enlighet med sökandes önskemål. Trafikverket har försökt att tillmötesgå SKJB:s önskemål och har även ändrat andra sökandes tåglägen för att hitta möjligheter att tillmötesgå SKJB:s ansökan. Kapaciteten på Västra Stambanan är emellertid hårt utnyttjad och det är inte enkelt att få fram kapacitet som uppfyller alla sökandens önskemål. SKJB begärde tvistlösning på ett antal tåglägen och Trafikverket övervägde därefter att förklara del av infrastrukturen för överbelastad. Trafikverket uppfattade att begäran om tvist avsåg lång körtid och ansåg därför att det inte förelåg någon tvist med någon annan sökande. Trafikverket har därför inte förklarat banan överbelastad och anser att det skulle bli ohanterligt om alla konflikter skulle hanteras med överbelastningsförklaring och användande av prioriteringskriterier.

Vid mötet hos Transportstyrelsen i december 2012 beskrev Trafikverket att det är högt tryck på befintlig kapacitet. Dessutom finns stort underhållsbehov på banan. Bedömningen har varit att den regionala/lokala trafiken söder om Stockholm C har högre prioritet och denna har varit vägledande vid kapacitetstilldelningen. I processen har det varit ett jämkande av de olika sökandes behov och alla kan inte få det som efterfrågas. Det finns inget krav i lagstiftningen på att prioritet ska ges till en "liten" operatör. Vid kapacitetstilldelningsprocessen använder Trafikverket gångtidsmallar och tillägg för kvalitetstid, nödtid och tid för banarbeten. Trafikverket har tittat på olika alternativ för SKJB och haft nära kontakt med bolaget i det avseendet. SKJB:s tågs största tillåtna hastighet är begränsad till 140 km/tim. Denna egenskap gör det svårt för Trafikverket att tilldela kapacitet i enlighet med SKJB:s önskemål. Om tågen klarat en hastighet om 160 km/tim hade förutsättningarna varit annorlunda.

Trafikverket har efter mötet i december prövat att konstruera om ett av SKJB:s tåglägen i enlighet med förslag som framförts av SKJB. Kvalitetstids- och nödtillägg och andra anpassningar till omkringliggande tåg har lagts på SKJB:s tåg på motsvarande sätt som för andra tåg. Eftersom SKJB:s tåg blir ikappkörda av andra snabbare tåg måste även detta beaktas i konstruktionen för att inte ett snabbare tåg ska ligga bakom ett långsammare. Trafikverket anser därför att ett förändrat tidtabellsläge för SKJB:s tåg inte är möjligt utan att påverka intilliggande tåg.

### Skäl för beslutet

Av 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) framgår att ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik till tillsynsmyndigheten får hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt järnvägslagen står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Denna regel grundas på artikel 30 i direktiv 2001/14/EG. Enligt nämnda regel kan en sökande överklaga ett beslut av infrastrukturförvaltaren avseende bl.a. tilldelningsförfarandet och dess resultat till regleringsorganet. Prövningen ska således inte bara gälla hur kapacitet faktiskt har tilldelats utan även processen innan tilldelningsbeslutet.

Av 6 kap. 1 § järnvägslagen framgår bl.a. att en infrastrukturförvaltare ska agera konkurrensneutralt och icke-diskriminerande.

Av förarbetena som ligger till grund för bestämmelserna i järnvägslagen (prop. 2003/04:123) framgår följande på s.117. Bestämmelserna i direktiv 2001/14/EG motiveras ytterst av att det på varje järnvägsnät finns en aktör i monopolställning – normalt sett infrastrukturförvaltaren – som mot avgift planerar och levererar framkomlighet på järnvägsnätet till järnvägsföretag och andra organisatörer av järnvägstrafik. Direktivet har antagits med beaktande av att systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen för alla som har rätt att organisera och utföra trafik. Därtill kommer att dessa system bör ge järnvägsföretag och andra organisatörer av järnvägstrafik klara och överensstämmande signaler, så att de kan fatta rationella beslut.

Tilldelningsförfarandet går till så att den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge hos en infrastrukturförvaltare i enlighet med järnvägsnätsbeskrivningen. Enligt 6 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren 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. Om ansökningarna om kapacitet för banarbeten och kapacitet för nyttjande av järnvägsinfrastruktur kan samordnas ska infrastrukturförvaltaren enligt 6 kap. 11 § järnvägslagen fastställa kapaciteten i en tågplan. Om ansökningarna inte kan samordnas ska infrastrukturförvaltaren enligt 6 kap. 12 § samma lag, tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning. Om man trots detta inte kommer överens ska infrastrukturförvaltaren, enligt 6 kap. 13 § samma lag, förklara infrastrukturen som överbelastad i den delen. I en sådan situation avgörs tilldelningen med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier

som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen (6 kap. 3 § järnvägslagen). Ett tågläge ska tilldelas för en tågplanperiod i taget (6 kap. 19 § järnvägslagen).

### **Transportstyrelsen gör följande bedömning**

SKJB har inför Tågplan 2013 i tid inkommit med ansökan om tågläge för tåg 8603, 8621, 8633, 8637 och 18637. Eftersom SKJB inte var nöjda med de av Trafikverket föreslagna tåglägena begärde bolaget tvistlösning. SKJB har i kapacitetstilldelningsprocessen fram till beslut om Tågplan 2013 uttryckt sina önskemål och deltagit i samrådsmöten och tvistlösningsråd. Av mötesanteckningarna från de tre tvistlösningsmötena framgår att parterna har varit överens om att en tvist föreligger. Vid det sista mötet konstateras att tvisten kvarstår och att Trafikverket ska förklara banan som överbelastad. Därefter gjorde Trafikverket bedömningen att konflikten avsåg gångtiden och att det inte fanns en intressekonflikt med annan sökande. Detta meddelade Trafikverket SKJB dagen före beslut om Tågplan 2013. Tågplan 2013 har därefter beslutats av Trafikverket med längre gångtider än vad SKJB ansökt om.

Trafikverket har anfört att SKJB:s tågs egenskaper medför att en annan konstruktion av SKJB:s tåglägen inte varit möjlig. Transportstyrelsen konstaterar emellertid att SKJB:s tåg under tågplan 2012 med samma egenskaper har haft en gångtid på under fyra timmar och att på lördagar i tågplan 2013 har SKJB fått ett tågläge med gångtid på under 4 timmar. Detta visar att SKJB:s tåg i tågplan 2013 kan framföras på gångtider på under 4 timmar när det inte råder högt kapacitetsutnyttjande. Transportstyrelsen gör därför bedömningen att det inte uteslutande är tågets egenskaper som har påverkat tilldelningen utan även annan sökandes kapacitetsutnyttjande, dvs. att intressekonflikt med annan sökande förelåg.

Trafikverket har inte, efter tvistlösning för att lösa kapacitetskonflikten med annan sökande, förklarat aktuell del av infrastrukturen som överbelastad. Vidare har Trafikverket inte gjort en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Trafikverket har inte tilldelat kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen. Sammantaget innebär detta att Trafikverket inte tillämpat de i järnvägslagen stipulerade stegen i kapacitetstilldelningsprocessen med frivillighet, samordning, tvistlösning, överbelastning och tillämpning av prioriteringskriterier. Trafikverket har inte behandlat SKJB:s ansökan om infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.


Transportstyrelsen gör därför bedömningen att Trafikverkets agerande inför beslut och Trafikverkets beslut den 14 september 2012 vad avser SKJB:s

tåglägesansökan för aktuella tåglägen inte står i överensstämmelse med järnvägslagen. SKJB:s talan ska därför bifallas i denna del.

Infrastrukturförvaltaren fastställer tågplanen. Transportstyrelsen kan pröva om ett beslut av infrastrukturförvaltaren, t.ex. ett beslut om tågplan, är i överensstämmelse med järnvägslagen. Däremot kan Transportstyrelsen inte bestämma vilka gångtider ett järnvägsföretag ska få i gällande eller kommande tågplaner. SKJB:s yrkanden i dessa delar ska därför avslås.

Beslut i detta ärende har fattats av väg- och järnvägsdirektören Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschefen Heléne Jarefors och sektionschefen Åsa Tysklind, juristen Susanne Karlsson och handläggaren Nils Enberg, den senare föredragande.

Transportstyrelsens beslut kan överklagas (se bilaga).



Birgitta Hermansson  
Väg- och järnvägsdirektör



**Bilaga - Underrättelse om hur man överklagar beslut**

Om företaget/Ni vill överklaga detta beslut skall företaget/Ni skriva till Transportstyrelsen under adressen:

Transportstyrelsen  
Väg- och järnvägsavdelningen  
Box 267  
781 2 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 Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag företaget/Ni fick del av beslutet. Om klaganden är en part som företräder det allmänna skall överklagandet dock ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Transportstyrelsen skall sända överklagandet och handlingarna i ärendet till Förvaltningsrätten i Falun för prövning, om Transportstyrelsen inte självt ändrar beslutet på det sätt som önskas.

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

Postadress: se ovan  
E-post: [jarnvag@transportstyrelsen.se](mailto:jarnvag@transportstyrelsen.se)  
Telefon: 0771-503 503

