

Sökande:

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. Trafikverkets rutin att alltid använda orsakskoden JFÖ då förare saknas oavsett anledning stämmer inte överens med 6 kap. 22 a § och 7 kap. 5 a § järnvägslagen samt 5 kap. 9 a § järnvägsförordningen.
2. Trafikverket ska göra en förnyad bedömning av den ursprungliga orsakskoden JFÖ om järnvägsföretag eller trafikorganisatör begär det.
3. Trafikverket ska senast den 1 juli 2019 ändra i verkets interna instruktion TDOK 2014:0259 så att det framgår att en förnyad bedömning av orsakskoden JFÖ ska göras om järnvägsföretag eller trafikorganisatör begär det.

Redogörelse för ärendet

I november 2018 kom det in en begäran från Green Cargo om prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) av Trafikverkets orsakskodning inom ramen för kvalitetsavgiftssystemet.

Transportstyrelsen har givit möjlighet för parterna att yttra sig i ärendet. Yttrande från Trafikverket kom in senast 5 april 2019. Den 30 april meddelade Green Cargo att de avstår från vidare yttrande.

Allmänt om verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter

Trafikverket har i sin egenskap av infrastrukturförvaltare ett system för att rapportera och registrera avvikelser från nyttjande av infrastrukturen som fastställts i tågplan och trafikeringsavtal 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 driftstörningar 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. mätpunkt) som varierar beroende på typ av trafik. Infrastrukturförvaltaren har ansvar för avvikelser som huvudsakligen omfattar merförseningar som orsakats av störningar i infrastrukturen (orsakskodas som I-kod) eller driftledningen (D-kod) eller i de fall då någon orsakskod inte har registrerats. Infrastrukturförvaltaren betalar då en avgift till järnvägsföretaget. Omvänt gäller att järnvägsföretagen eller trafikorganisatörerna har ansvar för avvikelser som omfattar deras verksamhet (J-kod) och de betalar då en avgift till infrastrukturförvaltaren. Vid avvikelser som beror på olyckor, tillbud, yttre omständigheter eller följdorsaker (O-kod) utgår inte ersättning till någon part (avsnitt 6.5 och bilaga 6 B i Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning 2019).

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer 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 2019).

Bakgrunden till det aktuella ärendet

Om föraren till ett tåg saknas och detta leder till driftstörningar ger Trafikverket detta den primära orsakskoden JFÖ vilket står för ”förare saknas”. Orsakskod J innebär att det är järnvägsföretaget eller trafikorganisatören som ska hållas ansvarigt för driftstörningar och får betala kvalitetsavgifter för inställda tåg och eventuella merförseningar som störningen orsakar. Som anges ovan kan järnvägsföretag och trafikorganisatörer begära att Trafikverket gör en förnyad bedömning av en orsakskodning om de anser att Trafikverket har använt fel orsakskodning.¹

¹ Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning 2019, avsnitt 6.5.6, s. 84-85.

För JFÖ-koder ger Trafikverket dock ingen ny kod, utan avslår alltid sådana ansökningar oavsett anledning till att förare saknas. Detta framgår av Trafikverkets yttrande och interna instruktion om orsakskoder (TDOK 2014:0259). Om anledningen till att föraren saknas är känd kan detta noteras i intern text i systemet där orsakskoder registreras.

Under vintern 2017/18 drabbades delar av järnvägsnätet av stora snömängder vilket ledde till omfattade störningar med förseningar och inställda tåg. Trafikverket angav orsakskoden "Yttre faktorer" (ONA = Naturhändelser) i många av dessa fall, där den primära orsakskoden O indikerar olyckor och tillbud. Orsakskoden "O" innebär att det är yttre faktorer som orsakat driftstörningen och att varken järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltaren hålls ansvarig för störningen. Det innebär också att inga kvalitetsavgifter behöver betalas av någon av parterna. Om den störningen i sin tur innebär att lokföraren missar sin anslutning så att ett annat tåg avgår sent får den störningen orsakskoden JFÖ.

Green Cargos yrkande och Trafikverkets inställning

Green Cargo yrkar att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att behandla koden JFÖ på samma sätt som de gör med andra orsakskoder när järnvägsföretagen begär en omprövning av kodningen och inte som nu alltid avslå begäran om att få en ändring av koden JFÖ.

Om det första yrkandet inte bifalls yrkar Green Cargo i andra hand att orsakskoder som "Yttre faktorer" ska tas bort och istället ska en lämplig I-kod användas.

Trafikverket bestrider båda yrkandena.

Parternas utveckling av talan

Green Cargo har anfört i huvudsak följande

Green Cargo ifrågasätter att Trafikverkets har möjlighet att "friskriva sig" från ansvar vid stora snömängder genom att koda ONA, samtidigt som Trafikverkets system undantagslöst lägger ansvaret på järnvägsföretagen om förare saknas. Detta även om förare saknas på grund av att Trafikverkets spår inte har varit framkomliga på grund av stora snömängder, vilket kan ha gjort att föraren inte hade möjlighet att ta sig till sitt tåg. Om ett järnvägsföretag har planerat sina personalomlopp efter en av Trafikverket godkänd tidtabell, bör den som ansvarar för avvikelserna från ett planerat tågläge stå för eventuell förseningskostnad.

Green Cargo menar att genom att behandla förseningar som beror på att spåren är oframkomliga, och saknade förare som är saknade pga. att deras tåg är försenade, försvinner underlaget för uppföljning av vad som orsakar

driftstörningar och eventuella förseningar. Green Cargo menar att Trafikverket har fokus på ekonomi istället för att identifiera rotorsaker till avvikelser. Syftet med kvalitetsavgiftssystemet är att ge incitament att förebygga driftstörningar. Det gör man inte genom att Green Cargo utökar sin lokpersonalstyrka, utan genom att identifiera rotorsaker till förseningar och förebygga dessa. Green Cargo menar att det på ett antal stationer där personalbyten sker varken är ekonomiskt eller praktiskt genomförbart att ha reservpersonal.

Green Cargo ifrågasätter korrektheten i att Trafikverket inte behandlar ansökningar om att göra en förnyad bedömning av tillfällena då koden JFÖ används. Green Cargo menar att denna hållning, som framgår av ett internt stöddokument (TDOK 2014:0259), inte är rimlig och går emot det som står i järnvägsnätsbeskrivningens avsnitt 6.5.6.1 där Trafikverket beskriver hur de ska hantera begäran om förnyade provningar.

Green Cargo menar vidare att, om de ska hållas ansvariga för att i alla lägen ha lokförare tillgängliga för att undvika att beläggas med kvalitetsavgifter, så borde Trafikverket i större utsträckning hållas ansvariga för snöröjning eller till och med att förse järnvägsföretag med ett hinderfritt spår i alla lägen. Green Cargo anser att om järnvägsföretagen alltid ska kunna tillhandahålla förare, oaktat trafikala förutsättningar och tidigare eller pågående störningar, så måste även Trafikverket alltid kunna ansvara för att infrastrukturen är tillgänglig enligt samma princip. Därmed finns det inget behov av att ha en orsakskod som ”yttre faktorer”.

Trafikverket har anfört i huvudsak följande

Trafikverket menar att deras orsakskodning vid avvikelser orsakade av saknade förare överensstämmer med järnvägslagen och andra bestämmelser samt järnvägsnätsbeskrivningen. Om en avvikelse beror på Trafikverkets agerande eller infrastruktur ska det rendera en kvalitetsavgift som belastar Trafikverket. Om denna avvikelse leder till att ett annat tåg inte kan avgå i tid för att tilltänkta föraren befinner sig på det första tåget bedöms tåget med den saknade föraren separat.

Att ge orsakskoden ”förare saknas” i alla lägen där förare saknas anser Trafikverket vara förenligt med syftet med kvalitetsavgifterna – att ge ett ekonomiskt incitament att förebygga driftstörningar – eftersom det är järnvägsföretagen som är den part som i störst utsträckning ansvarar för omlopp av personal och förare. Det är järnvägsföretagen som har största möjlighet att påverka bemanningen och planeringen av arbetstider i förhållande till när tågen ska avgå enligt tidsplanen.

Trafikverket menar vidare att det inte är rimligt att i varje enskilt fall tilldela orsakskoder utifrån eventuella bakomliggande orsaker. Det riskerar att

medföra dröjsmål och onödigt höga kostnader i form av komplexa utredningar. Systemet med kvalitetsavgifter är schabloniserat och är inte avsett att vara skadekompenserande utifrån omständigheterna i varje enskilt fall. Syftet med systemet uppnås genom att tilldela orsakskoder som hänförs till direkta orsaker. I de fall bakomliggande orsaker är kända kan dessa ändå rapporteras i intern text i systemet för eventuell uppföljning.

Trafikverket anför att det inte är korrekt att ta bort orsakskoder som hänvisar till yttre faktorer då systemet måste ge utrymme för händelser som inte orsakas av någon part. Dessutom framgår det av listan över förseningsklasser i Bilaga VI till Direktiv 2012/34 att koder som hänförs till yttre omständigheter ska finnas med i ett kodsysteem.

Trafikverket hänvisar mot bakgrund av hur Green Cargo har formulerat yrkandena till vad som sägs angående prövningen i avgörandet HFD 2011 ref. 51. Verket bedömer att det är svårt att tolka Green Cargo:s yrkanden och avgöra om de ryms i en prövning enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen. Prövningen ska omfatta frågan om aktuellt beslut står i överensstämmelse med lagen. Beslutet bör därmed utföra en ram för vad som ska prövas.

Skäl för beslutet

Aktuella bestämmelser

Järnvägslagen

Ett järnvägsföretag eller någon annan sökande får hänskjuta tvister till Transportstyrelsen om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt järnvägslagen (2004:519) står i överensstämmelse med lagens 5–7 kapitel eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel. Detta framgår av 8 kap. 9 § järnvägslagen och 1 kap. 2 § järnvägsförordningen (2004:526).

Transportstyrelsen ska därmed pröva beslut som rör rätten att utföra och organisera trafik på järnvägsnät (5 kap.), tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster (6 kap.) eller uttag av avgifter (7 kap.). Det kan också avse fastställelse av villkor i trafikeringsavtal.

Motsvarande bestämmelse i SERA-direktivet anger att en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt ska kunna överklaga till regleringsorganet. Som exempel på vad som kan prövas lyfts fram inte bara tilldelningsförfarandet och dess resultat utan också beslut om beskrivningen av järnvägsnätet och de kriterier som fastställs i denna beskrivning, beslut om avgiftssystem och nivån eller strukturen i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala. (Artikel 56.)

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. (6 kap. 22 a § första stycket denna lag.)

Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltare och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäliga åtgärder för att förebygga driftstörningar 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. (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.

Järnvägsförordningen

Möjligheten till hänskjutande av tvist omfattar inte bara bestämmelser i 5-7 kap. järnvägslagen utan också föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel. Det innebär att även sådana bestämmelser i järnvägsförordningen kan prövas inom ramen för en tvist.

Enligt 5 kap. 9 a § i järnvägsförordningen (2004:526) ska den verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter som avses i 6 kap. 4 a och 7 kap. 5 a § järnvägslagen utformas i enlighet med grundprinciper som framgår av SERA-direktivet.

En av dessa principer är att det ska finnas en metod för tvistlösning om ett järnvägsföretag vill överklaga en orsakskodning till infrastrukturförvaltaren och få en skyndsam prövning. Denna metod för tvistlösning ska vara opartisk gentemot de berörda parterna. Detta benämns av Trafikverket i JNB som förnyad orsaksbedömning.

I direktivets bilaga VI finns en lista över de klasser och underklasser som alla förseningar ska hänföras till. Som exempel anges kommersiella orsaker hänförliga till järnvägsföretaget – personal (orsaksklass 5.6) och sådana externa orsaker som inte kan hänföras till varken infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretag, däribland ”konsekvenser av väderleksförhållanden och naturliga förhållanden” (orsaksklass 8.4).

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

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.

Förarbeten

I förarbetena till järnvägslagen³ anges bl.a. följande avseende 8 kap. 9 § JL. Tvist ska kunna hänskjutas till Transportstyrelsen avseende tilldelning och avgifter. Det kan avse en fråga om infrastrukturförvaltarens beskrivning av järnvägsnätet har upprättats i enlighet med gällande bestämmelser. Det kan också röra en fråga om infrastrukturförvaltaren utifrån bestämmelserna i lagen och järnvägsnätbeskrivning (JNB) har tilldelat tåglägen på ett riktigt sätt eller om avgifterna är förenliga med de principer som fastställs i lagen.

I prop. 2010/11:25⁴ anges bl.a. följande om systemet med kvalitetsavgifter. Den direkta orsaken och eventuellt bakomliggande orsaker och vilken part 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. Händelser som ligger utanför resp. påverkanssfär omfattas inte av kravet. Det skulle exempelvis kunna handla om en brand invid spåret som varken järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare orsakat.

Trafikverkets JNB och interna stödjande dokument

I Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning avsnitt 6.5.6. anges att järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening som är 5 minuter eller mer. Trafikverket redovisar sitt slutliga ställningstagande efter viss tid.

I bilaga 6 B anges de orsakskoder som tillämpas i kvalitetsavgiftssystemet. Under rubriken Förarpersonal finns bl.a. koden JFÖ Förarpersonal saknas. Under rubriken ”Olyckor och tillbud” finns bl.a. ONA naturhändelser, bl.a. pga. storm/snöstorm (ONA 3).

I Trafikverkets interna dokument instruktion TDOK 2014:0259 framgår dock att Trafikverket tillämpar koden JFÖ då förare till tåg saknas och att detta gäller oavsett anledning till att föraren uteblir (s. 4). Är orsakskoden känd kan denna noteras i intern text (s. 9). Texten i JNB och Trafikverkets interna dokument är därmed motstridiga.

³ Proposition 2003/04:123 sid 200.

⁴ Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet sid. 31.

Transportstyrelsens bedömning

Vad kan prövas inom ramen för tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen?

Transportstyrelsen anser att begreppet *beslut* i 8 kap. 9 § järnvägslagen omfattar alla ställningstaganden av en infrastrukturförvaltare avseende det som regleras i 5-7 kap. järnvägslagen och bestämmelser i järnvägsförordningen i anslutning till 5-7 kap. i lagen och som kan påverka aktörerna. Detta kan t.ex. omfatta verkets beslut om innehåll i JNB och vilka rutiner som ska tillämpas i en viss situation .

Enligt vår mening omfattas därmed Green Cargos yrkanden av 6 kap. 22 a och 7 kap. 5 a § järnvägslagen samt 5 kap. 9 a-b järnvägsförordningen.⁵

Skälen för denna slutsats är följande.

Transportstyrelsen har att ta ställning till om det är förenligt med järnvägslagen och järnvägsförordningen att Trafikverket inte behandlar ansökningar från järnvägsföretag eller andra sökande om att ändra orsakskoden JFÖ.

Green Cargos yrkanden utgår inte från en specifik händelse utan om Trafikverkets generella hantering av en viss typsituation. Det vanliga är att hänskjutande av tvist avser en specifik händelse. Det är oklart varför Green Cargo inte har utgått från det i detta fall. Det anges inte heller vilken eller vilka bestämmelser som Trafikverkets hantering anses strida emot. Oaktat detta ska Transportstyrelsen nu pröva om yrkandena ryms inom ramen för tvistprövning.

Av redogörelsen av aktuella bestämmelser ovan framgår vad som anges avseende tvist i 8 kap. 9 §. Någon särskild definition av begreppet beslut i denna bestämmelse finns inte.

Lydelsen av art. 56 i SERA-direktivet kan visserligen tolkas som att endast ett konkret beslut av en enskild sökande i ett specifikt fall kan prövas av regleringsorganet i en tvist, då direktivet anger att sökande som *anser sig ha blivit* orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt ska kunna överklaga till regleringsorganet. Samtidigt anges i direktivet att denna möjlighet omfattar även beslut om JNB och de kriterier som fastställs där samt beslut om avgiftssystem och nivå eller struktur i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala. Listan på vad som särskilt ska kunna prövas i en tvist innehåller vidare

⁵ Även om Trafikverket i detta fall inte agerar som en myndighet utan en infrastrukturförvaltare kan också vissa paralleller dras med innebörden av överklagbara beslut enligt 41 förvaltningslagen (2017:900). Ett beslut får överklagas om beslutet kan antas påverka någons situation på ett inte obetydligt sätt.

endast exempel d.v.s. är inte uttömmande. Sammantaget menar Transportstyrelsen att lydelsen i direktivet innebär att det ska finnas en möjlighet att pröva även beslut om generella kriterier för tilldelning och olika typer av avgifter.

Enligt Transportstyrelsens mening är det avgörande för frågan om prövning inom ramen för en tvist, om järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet (trafikorganisatörer) påverkas av Trafikverkets ställningstagande.

I detta fall innebär Trafikverkets rutin att om förare saknas anges alltid orsakskoden JFÖ. Denna kod ändras inte vid begäran om förnyad bedömning. Trafikverkets rutiner, i praktiken och i interna styrande dokument, påverkar därmed berörda järnvägsföretag. I fall då förare saknas är utgången given på förhand i varje enskilt fall. Enligt Transportstyrelsens mening ska företagen i sådana fall inte behöva invänta en konkret situation med uppkommen skada för att kunna hänskjuta en tvist.

Målet HFD 2011 ref. 51 gällde en tvist där en av frågorna var om regleringsorganet (dåvarande Järnvägsstyrelsen) kunde besluta att tilldela tåglägen. Kammarrätten ansåg att det inte finns något utrymme för regleringsorganet att undanröja infrastrukturförvaltarens beslut och ersätta det med sitt eget. Regleringsorganets beslut ansågs därför inte vara lagligen grundat. Av formella skäl upphävdes Länsrättens och Kammarrättens dom av Högsta Förvaltningsdomstolen. Uttalandena i sakfrågan är ändå av betydelse. Enligt vår mening kan målet inte jämföras med yrkanden om att tillhandahålla en tvistlösningsmetod för en viss typ av situation.

Är Trafikverkets agerande i överensstämmelse med lag och förordning?

Enligt Transportstyrelsens mening överensstämmer inte Trafikverkets nuvarande praxis avseende JFÖ-koden med 6 kap. 22 a § och 7 kap. 5 a § järnvägslagen och 5 kap. 9 a § järnvägsförordningen. Verkets rutin motverkar också syftet med kvalitetsavgifterna eftersom bakomliggande orsaker till avvikelser inte alls beaktas vid orsakskodningen i dessa fall.

Innehållet i Trafikverkets interna instruktion TDOK 2014:0259 stämmer enligt Transportstyrelsens mening inte heller överens med 6 kap. 22 a § och 7 kap. 5 a § järnvägslagen och 5 kap. 9 a § järnvägsförordning, i den del som avser orsakskodning då förare saknas.

Skälen för denna slutsats är följande.

Systemet med kvalitetsavgifter måste vara schabloniserat i ganska hög grad för att fungera i praktiken. Det går inte att fånga upp den bakomliggande

orsaken till alla störningar, vissa förenklingar måste tillåtas. Samtidigt bör grundorsaken till störningar och eventuella systematiska fel synliggöras.

Syftet med kvalitetsavgifter är inte att de ska vara skadekompenserande utan att den som har störst möjlighet att förhindra avvikelser från tågplanen ska ges incitament till att förhindra avvikelserna. Av förarbetena⁶ framgår att det är nödvändigt att varje avvikelse identifieras och rapporteras med korrekt angivelse av direkt orsak samt bakomliggande orsaker. Dessa uppgifter behövs för att fastställa om kvalitetsavgift ska betalas och av vem. Ett annat och lika viktigt syfte är att skapa underlag för att vilka åtgärder som bör vidtas och av vem för att höja kvaliteten i framtiden.

Vår bedömning är att Trafikverkets praxis strider mot kravet att avgifterna ska betalas av den part som orsakat störningen, att kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltare och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftstörningar och att det ska finnas en metod för tvistlösning.

Green Cargo har yrkat att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket. Transportstyrelsen har visserligen bemyndigande att besluta om föreläggande även i tvister. Transportstyrelsens beslut i tvister är dock bindande även om beslutet inte utfärdas som ett föreläggande.⁷ Som beslutsform har föreläggande därmed mindre betydelse i tvister jämfört med andra typer av ärenden, där alternativet ofta är en begäran om komplettering av handlingar utan att detta anges i ett föreläggande. Transportstyrelsen bedömer att det i detta fall är tillräckligt att besluta att Trafikverket ska ändra sin hantering och senast visst datum ändra innehållet i sin instruktion TDOK 2014:0259, utan att Transportstyrelsen förelägger om detta.

Övrigt

Transportstyrelsen prövar inte Green Cargo AB:s andrahandsyrkande då förstahandsyrkandet bedöms ha bifallits.

Transportstyrelsens beslut omfattar inte frågan vilken orsakskod som ska anges efter en förnyad bedömning av den ursprungliga orsakskoden JFÖ. Transportstyrelsens beslut omfattar inte heller frågan om det är rätt av Trafikverket att använda koden ONA i de fall banorna inte är framkomliga på grund av snö eller om någon annan orsakskod borde användas. Dessa två frågor omfattas enligt Transportstyrelsen inte av Green Cargos yrkanden.

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.

⁶ Prop. 2010/11:25 sid.31.

⁷ Jämför prop. 2003/04:123 sid 150.

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 överdirektör [redacted], avdelningsdirektör [redacted], sektionscheferna [redacted] och [redacted], utredare [redacted] samt juristerna [redacted] och [redacted], den senare föredragande.

[redacted]
Generaldirektör