

**Sökande**

Transdev Sverige AB, 556042-4391  
c/o Snälltåget  
Norra Vallgatan 34  
211 25 Malmö

**Motpart**

Trafikverket, 202100-6297  
781 89 Borlänge

**Saken**

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende frågan om utebliven tilldelning av kapacitet enligt punkt 12 i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075.<sup>1</sup>

**Transportstyrelsens beslut**

1. Transportstyrelsen anser att punkt 12 sista meningen i beslut (EU) 2017/2075 innebär att detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena för persontåg ska tillhandahållas senast fyra månader före kapacitetsbegränsningens början.
2. Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2020 avsnitt 4.3.1.1 utgör inte en överenskommelse med berörda sökande enligt punkt 12 i beslut (EU) 2017/2075. Trafikverket får därför inte tillhandahålla detaljerade uppgifter om erbjudna tåglägen för persontåg senare än

---

<sup>1</sup> Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

fyra månader före början av sådan kapacitetsbegränsning som omfattas av punkt 12 i beslutet.

3. Trafikverkets tillhandahållande av körplaner den 21 juli 2020 till Transdev<sup>2</sup> för helgen vecka 42 år 2020 innebär inte att Trafikverket uppfyllt kravet på att tillhandahålla detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena för persontåg senast fyra månader före kapacitetsbegränsningens början enligt punkt 12 sista meningen i beslut (EU) 2017/2075.
4. Trafikverkets JNB 2020 avsnitt 4.3.1.1 överensstämmer inte med tidsfristerna för detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena enligt beslut (EU) 2017/2075.
5. Trafikverket ska tillhandahålla detaljerade uppgifter om erbjudna tåglägen inom den tid som anges i beslut (EU) 2017/2075 punkt 12 senast i tågplan 2022. Trafikverket ska ändra avsnitt 4.3.1.1 JNB senast i JNB 2022 så att det överensstämmer med punkt 12 i kommissionens beslut. Av JNB ska framgå att en eventuell överenskommelse om kortare tid tecknas separat.
6. Transportstyrelsen avslår Transdev Sverige AB:s yrkande att Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet ska vidta lämpliga åtgärder mot Trafikverket.

### **Redogörelse för ärendet**

Transdev Sverige AB (Transdev) inkom den 25 augusti 2020 till Transportstyrelsen med begäran om prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen.

Trafikverket har beretts tillfälle att yttra sig. Transportstyrelsen har begärt in yttrande och underlag i särskilda frågor från båda parterna. Trafikverkets senaste yttrande kom in den 30 september. Transdevs senaste yttrande kom in den 21 oktober och har skickats till Trafikverket för kännedom.

Transportstyrelsen bedömer att all relevant information har kommit in per den 21 oktober 2020.

### **Bakgrund**

Trafikpåverkande åtgärd på Getingmidjan helgen vecka 42

I Trafikverkets fastställda banarbetsplan från den 18 november 2019

framgår<sup>3</sup> att banarbetsobjekt 281458 kommer att påverka den s.k.

Getingmidjan i Stockholm från fredag kl. 22.00 vecka 42 till måndag kl.

---

<sup>2</sup> Tåg 3930, 3937, 3940, 3941, 3942 och 3949.

<sup>3</sup> Sid. 173.

05.00 vecka 43 år 2020. Det innebär trafikavbrott mellan Stockholm Central och Stockholm Södra under aktuell tidpunkt. Transdev har för tågplan 2020 sökt ett antal tåglägen som omfattar Getingmidjan under helgen vecka 42.

Av den fastställda tågplanen från den 18 november 2019 framgår att Transdev har tilldelats tåglägen som till tid och plats kolliderar med aktuellt banarbete.

Enligt Trafikverkets arbetsprocess beskriven i JNB 4.3.3 Justering av tågplan revideras tågplanen vid ett antal tillfällen per år. I samband med fastställelsen av tågplanen delges sökande information om aktuella datum och möten för hanteringen av revideringen, där eventuella rådande konflikter mellan tåglägen och banarbeten löses ut.

### **Transdevs yrkanden**

1. Transdev yrkar att Transportstyrelsen bifaller Transdevs tolkning att punkt 12 i kommissionens beslut (EU) 2017/2075 innebär att detaljerade uppgifter om alternativa tåglägen ska presenteras fyra månader före trafikavstängningen.
2. Transdev yrkar också att Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet vidtar lämpliga åtgärder mot Trafikverket.

### **Trafikverkets inställning**

Trafikverket menar att det finns en överenskommelse mellan infrastrukturförvaltaren och sökande som föreskriver en kortare tid än den som anges i punkt 12 i kommissionens beslut (EU) 2017/2075. I Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning 2020 (JNB) redovisas verkets process för tilldelning av kapacitet i kapitel 4. Av avsnitt 4.3.1.1 ”Justering av tågplan” framgår att Trafikverket ska leverera justerade körplaner till sökande senast 13 veckor innan justerat tågläge ska trafikeras. Det innebär att tidpunkten ”4 månader före början av kapacitetsbegränsningen” inte är aktuell, eftersom JNB har samrått och en kortare tid därmed har överenskommits, 13 veckor.

Trafikverket menar vidare att körplaner har tillhandahållits Snälltåget genom mejl den 21 juli 2020. Av detta mejl framgår att Transdev tilldelats uppehåll vid Älvsjö för resandeutbyte, i stället för vid Stockholm Södra som var Transdevs önskemål. Beslutet motiveras med att Trafikverket bedömde att den planerade uppehållstiden vid Stockholm Södra skulle vara alltför kort för den aktuella fordonssammansättningen. Enligt Trafikverkets mening har körplaner därmed levererats 12 veckor och fyra dagar innan början av kapacitetsbegränsningen, vilket tyvärr är tre dagar för sent. Trafikverket bestrider därför uppgiften att Snälltåget den 25 augusti 2020 inte har fått körplaner för vecka 42. Efter ytterligare bearbetning av spårplaneringen har slutgiltiga körplaner levererats under vecka 37.

## Parternas utveckling av talan

Transdev har anfört i huvudsak följande

Transdev har i begäran om prövning av tvist anfört bl.a. följande. Trafikverket har i samband med fastställelse av tågplan 2020 offentliggjort att helgen vecka 42 ska kapacitet tilldelas för ett banarbete som innebär att infrastrukturen på sträckan Stockholm C–Stockholm Södra (Getingmidjan) stängs av för all trafik. Transdev uppger att Trafikverket den 25 augusti meddelat att alternativ kapacitet (tåglägen/ tidtabeller) kan tilldelas först under vecka 37, d.v.s. först 5 veckor innan trafikstart.

Som Transdev tolkar kommissionens beslut (EU) 2017/2075 punkt 12 ska detaljerade uppgifter om alternativa tåglägen presenteras fyra månader före trafikavstängningen, vilket Transdev också anser är rimligt för att de ska kunna planera den här typen av förändringar.

Till begäran om prövning av tvist har Transdev bifogat mejlväxling med Trafikverket från den 25 augusti. Mejlväxlingen återges här.<sup>4</sup> Transdev meddelar att de fortfarande saknar körplaner för helgen vecka 42 på Getingmidjan. De påpekar även att de har sökt Trafikverket för ett möte gällande detta då deras ansökan om tåglägen som berör Stockholm Södra inte har kunnat tillmötesgå enligt utskicket den 21 juli. Trafikverket svarar den 25 augusti att det som återstår är att se om spårplaneringen fungerar, men att de har brist på spårplanerare då dessa är på semester. Trafikverket meddelar att de tidigast kan leverera körplaner vecka 37. Transdev påpekar att det endast är 5 veckor innan trafikstart och ifrågasätter hur de ska kunna planera sin verksamhet. Trafikverket svarar att de är medvetna om den korta tidsramen och beklagar det, men att de inte har någon annan möjlighet i dagsläget. Trafikverket skriver att ingen operatör har fått sina körplaner.

Transdev har på fråga från Transportstyrelsen förtydligat att begäran om prövning avser själva arbetssättet i relation till beslut (EU) 2017/2075 i ett långsiktigt perspektiv.

Transportstyrelsen har frågat Transdev vilka detaljerade uppgifter som Transdev behöver fyra månader i förväg. Transdev har anfört att framförallt vetskap om vilka stationer det går att köra tåg till och från är nödvändig. Det behövs en rimlig planeringshorisont för försäljning av långväga tågresor med anledning av den starka konkurrens som finns med andra transportslag, främst bil, buss och flyg. Det är därför viktigt att tidigt kunna öppna upp försäljning och visa de resealternativ och priser som finns. Utöver försäljningsaspekten krävs det planering av personal, fordon, städning,

---

<sup>4</sup> Transportstyrelsens återgivande innebär några mindre ändringar av ordalydelsen som dock inte bedöms påverka innebörden av texten.

terminaltjänster och cateringplanering som tenderar att bli mer komplex ju längre avstängningen sträcker sig. Tidshorizonten för dessa är inte lika kritisk, men kollektivavtal kräver normalt att man den 15:e varje månad ska kunna ge arbetstagaren ett grovt schema för nästa månad.

Transdev vidhåller i yttrande till Transportstyrelsen den 22 september att de inte har fått körplaner den 21 juli, då Trafikverket den 25 augusti bekräftat att ingen operatör har fått körplaner för helgen vecka 42.

Transdev anser vidare att JNB inte kan anses som en överenskommelse då den är en ensidig beskrivning av Trafikverkets arbetssätt. Järnvägsföretag kan under samråd ha synpunkter på JNB men det är inget som förpliktar Trafikverket att ta hänsyn till dessa önskemål. En överenskommelse innebär att båda parter är överens om innehållet, en sådan överenskommelse saknas.

Trafikverket har anfört i huvudsak följande

Trafikverket vidhåller att det planerade banarbetet har samråtts vid flera tillfällen och att körplanerna levererades till Transdev den 21 juli.

Trafikverket anger också i sitt yttrande den 30 september 2020 följande. Hanteringen med leverans av körplaner 13 veckor innan tågläget ska trafikerats har gällt under lång tid, men infördes i JNB 2020 med anledning av att kommissionens beslut (EU) 2017/2075 trädde i kraft. Denna text i JNB infördes genom avvikelsemeddelande nr 3 efter samråd. Det framgår av trafikeringsavtalet att JNB i sin helhet utgör en del av avtalet.

Aktuell kapacitetsbegränsning under avstängningen av Getingmidjan helgen vecka 42 i samband med banarbetsobjekt 281458 har av Trafikverket klassificerats som en begränsning på färre än 7 dagar och mer än 50 % trafikpåverkan.

Till Trafikverkets yttrande har bl.a. bifogats dokument från tidig dialog där banarbetena presenterats, TDOK 2016:0156 för revisionsarbetet, kundinformation om revisionsperioder som skickats till kunderna, minnesanteckningar från revisionsmöte nr 5 där Getingmidjan fanns med, mejl med bl.a. utskicket av körplaner 21 juli 2020.

Av det underlag som Trafikverket givit in i ärendet framgår bl.a. följande.

Trafikverkets arbetsprocess har varit att justera tåglägen och banarbeten till varandra för att resultera i möjliga körplaner genom revisionsprocessen, enligt järnvägsnätsbeskrivningen 2020 avsnitt 4.3.1.1.

I samband med fastställande av tågplan 2020 har Trafikverket presenterat ett underlag för sökande som visar hålltider för de revisionsmöten som kommer

att hantera konflikterna mellan tågägen och banarbeten. För banarbetsobjekt 281458 innebar det ett revisionsmöte med sökande den 13 mars, där körplaner skulle levereras mellan 17 maj och 18 juli. Enligt revisionsprocessens tidsgräns i JNB på 13 veckor innebär det att körplaner för det aktuella banarbetet skulle levereras senast den 18 juli.

I Trafikverkets mejl till Transdev den 21 juli 2020 anges följande. ”Vi har haft ett möte med trafikledningen, enligt konstruktionsreglerna som gäller på Sst<sup>5</sup> så blir resandeutbytet för kort. Vi har därför lagt resandeutbytet i Äs<sup>6</sup> Fördelen med det är att resenärerna inte behöver byta plattform för vidare färd med pendeltågen. Trafikledningen befarar att det blir störningar i för övrig trafik om det ska ske växling från spår 3-4 till spår 5-6. Därför har vi lagt dom tågen också med resandeutbyte i Äs. Sedan vidare som tjänstetåg till Sst eller Hgl<sup>7</sup> beroende på framkomligheten. Skickar även med körplanerna och en växlingsplan som beskriver hur vi tänkt. Vi kommer inte godkänna några tåg innan spårplanerna är klar med sitt arbete.”

Trafikverket anger att det finns ett krav att de ska agera konkurrensneutralt och icke-diskriminerande vilket förhindrar dem att göra enskilda överenskommelser om olika tidsfrister för olika järnvägsföretag och sökande.

## Skäl för beslutet

Tillämpliga bestämmelser m.m.

### **Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075**

Kommissionens beslut (EU) 2017/2075 ersätter bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Eftersom det är ett delegerat beslut är det direkt tillämpligt i Sverige, utan implementering i svensk författning.

Beslutet behandlar tidsplanen för tilldelningsförfarandet för kapacitet på järnvägen och riktar sig till infrastrukturförvaltare. Det innehåller bestämmelser om tidsgränser och förfaranden för samordning, samråd och offentliggörande av uppgifter om kapacitetsbegränsningar. Tillfälliga kapacitetsbegränsningar, exempelvis på grund av banarbeten, fördelas enligt fyra kategorier utifrån sin påverkansgrad på trafiken. För de olika kategorierna gäller olika krav för centrala moment såsom tidpunkter för samråd med sökanden, tidpunkter för offentliggörande av information samt vilken information som ska lämnas. Det finns också särskilda krav på samordning mellan infrastrukturförvaltare om den aktuella begränsningen berör mer än ett järnvägsnät. Vissa kapacitetsbegränsningar omfattas av

---

<sup>5</sup> Stockholm Södra station (Transportstyrelsens kommentar)

<sup>6</sup> Älvsjö (Transportstyrelsens kommentar)

<sup>7</sup> Hagalund (Transportstyrelsens kommentar)

flera krav d.v.s. berörs av flera punkter i beslutet. Några särskilda begrepp för begränsningar av olika omfattning anges inte.

Prövningen i detta ärende avser punkt 12 andra meningen.<sup>8</sup> För sammanhanget återges hela punkten 12.

*När det gäller kapacitetsbegränsningar som varar i högst sju på varandra följande dagar, som inte behöver offentliggöras i enlighet med punkt 8 och på grund av vilka mer än 10 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag ställs in, leds om eller ersätts med andra transportslag, som uppstår under den följande tågplanepreioden och som infrastrukturförvaltaren får kännedom om senast 6 månader och 15 dagar innan ändringen av tågplanen, ska infrastrukturförvaltaren samråda med de berörda sökandena om de planerade kapacitetsbegränsningarna, och meddela de uppdaterade kapacitetsbegränsningarna minst fyra månader före ändringen av tågplanen.*

*Infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena för persontåg senast fyra månader, och för godståg senast en månad, före början av kapacitetsbegränsningen, om inte infrastrukturförvaltaren och de berörda sökande kommer överens om en kortare tid.*

Kravet i punkt 12 om att infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena viss tid före kapacitetsbegränsningens början skiljer sig åt från övriga regler i beslutet som handlar om krav på samråd med sökanden om själva kapacitetsbegränsningen.

Av beslutet framgår att förfaranden för tilldelning bör vara transparenta samtidigt som hänsyn tas till effektiviteten i förfarandet samt de operativa intressena hos alla som berörs, att de sökande bör få tidig information om kommande kapacitetsbegränsningar som gör det möjligt för dem att anpassa sin verksamhet och sina transportbehov till begränsningar av infrastrukturkapaciteten (skäl 1 och 5).

### **Järnvägslagen (2004:519)**

En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät som infrastrukturförvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. Beskrivningen ska upprättas efter samråd med berörda parter. (6 kap. 5 §).

---

<sup>8</sup> Kraven i punkt 12 ska uppfyllas fr om tågplan 2019 som inleddes i december 2018.



Tågläge definieras som den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod (1 kap. 4 §.)

#### **Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning tågplan 2020**

I järnvägsnätsbeskrivningen 2020 (JNB 2020) avsnitt 4.3.1.1 beskriver Trafikverket det förfarande för detaljplanering av tilldelad kapacitet som i JNB kallas justering av tågplan. Av detta framgår att Trafikverket kommer att justera tågplanen vid sex tillfällen per år, där möten genomförs vid varje justeringstillfälle. Inför varje möte åtar sig Trafikverket att tillhandahålla underlag och förslag till justering till de sökande som har tilldelats kapacitet i tågplan och som berörs av föreslagen justering. Därefter ska Trafikverket leverera justerade körplanen till sökande som inkommit med ansökan i rätt tid, senast 13 veckor innan det justerade tågläget ska trafikeras.

I JNB 2020 innebär de angivna hålltiderna att justerade körplaner skulle tillhandahållas sökande senast den 18 juli 2020.

I Trafikverkets JNB 2020 avsnitt 5.2 anges vidare bl.a. följande. Tjänsten tågläge omfattar hela förflyttningen från en plats till en annan, från det att fordonsrörelsen inleds på den första trafikplatsen i tågläget, till det att fordonet stannat på den slutliga trafikplatsen. I tågläget, eller mellan tåglägen i ett tåguppdrag, ingår uppehåll på maximalt en timme (60 minuter) per mellanliggande plats med trafikaktivitet. I tågläge för persontrafik ingår plattformar för resandeutbyte eller för enklare service och att detta avser rätten att under användandet av ett tilldelat tågläge använda plattformar med tillhörande plattformsutrustning för resandeutbyte eller för enklare service.

#### **Transportstyrelsens bedömning**

##### **Utgångspunkter för prövningen**

##### Prövningens omfattning – tilldelning eller principiell bedömning?

Transdev har begärt prövning av tvist avseende utebliven tilldelning av kapacitet enligt kommissionens beslut (EU) 2017/2075 punkt 12. Något särskilt yrkande om tilldelning har inte framförts. Transdev har också senare förtydligat att de inte begär en prövning av tilldelningen i vecka 42 utan av arbetssättet i ett långsiktigt perspektiv. Prövningen avser därmed inte tilldelning utan är en principiell bedömning av tillämplighet och innebörd av gällande regler.

##### Är punkt 12 i beslut (EU) 2017/2075 tillämplig i ärendet?

Transdev har inte begärt prövning av Trafikverkets klassificering av det aktuella banarbetet och inte heller invänt mot klassificeringen senare i ärendet. Parterna synes inte heller oense om att banarbetet omfattas av punkt



12 i kommissionens beslut. Någon särskild prövning i dessa frågor ska därför inte göras. Transportstyrelsen konstaterar endast att samtliga kriterier för tillämpligheten av punkt 12 är uppfyllda.

Ska frågan om överenskommelse enligt punkt 12 prövas?

Transdev har inte yrkat prövning av frågan om det föreligger en sådan överenskommelse enligt punkt 12 som medger undantag från föreskrivna tidsfrister. Trafikverket har dock invänt att avsnitt 4.3.1.1 JNB utgör en sådan överenskommelse. Transdev bestrider detta. För att kunna bedöma vilka regler som är tillämpliga vid sådana kapacitetsbegränsningar som anges i punkt 12 och om aktuell text i JNB är korrekt anser Transportstyrelsen att frågan om betydelsen av överenskommelsen måste prövas.

**Tolkning av punkt 12 sista meningen i beslut (EU) 2017/2075 (beslutspunkt 1)**

Transportstyrelsen instämmer i Transdevs tolkning att punkt 12 i kommissionens beslut innebär att detaljerade uppgifter om alternativa tåglägen ska presenteras senast 4 månader före trafikavstängningen. Tolkningen gäller persontåg.

Transportstyrelsen noterar att det i punkt 12 anges att infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla sådana uppgifter och att detta ska göras senast fyra månader före början av kapacitetsbegränsningen. Enligt Transportstyrelsens mening finns det dock ingen avgörande skillnad i betydelse mellan formuleringen i beslut (EU) 2017/2075 och Transdevs begäran om prövning av tvist.

**Är 4.3.1.1 JNB 2020 en överenskommelse om "kortare tid"?**  
(beslutspunkt 2)

Enligt Transportstyrelsens bedömning är avsnitt 4.3.1.1 JNB 2020 inte en sådan överenskommelse som medger undantag från tidsgränserna i punkt 12 i kommissionens beslut (EU) 2017/2075. Skälen för detta är följande.

Som anges ovan finns det en möjlighet för infrastrukturförvaltare och de berörda sökande att komma överens om att detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena kan tillhandahållas senare än 4 resp. 1 månad före kapacitetsbegränsningens början. Ett undantag från tidsgränserna i punkt 12 i kommissionens beslut måste enligt Transportstyrelsen uttryckligen godkännas av berörda sökande för att utgöra en sådan överenskommelse som anges i denna punkt. JNB upprättas enligt järnvägslagen av infrastrukturförvaltaren, inte gemensamt av denne och berörda sökande. Kravet på samråd med berörda parter innebär inte att alla synpunkter från dessa kan eller måste tillgodoses.

En överenskommelse som avses i punkt 12 i kommissionens beslut måste därför enligt Transportstyrelsen göras på annat sätt än genom samråd inför beslut av JNB. Den nuvarande texten i JNB kan därför inte anse utgöra en sådan överenskommelse som innebär undantag från tidsgränserna i punkt 12 i beslut (EU) 2017/2075. Det förhållandet att det i trafikeringsavtalet anges att JNB är en del av avtalet påverkar inte bedömningen eftersom överenskommelse inte skett på korrekt sätt. Transportstyrelsen menar också att en sökande inte ska behöva friskriva sig i trafikeringsavtalet från detta avsnitt i JNB för att tidsgränserna i kommissionens beslut ska gälla.

**Uppfyller Trafikverkets tillhandahållande av körplaner den 21 juli 2020 kravet på detaljerade uppgifter om erbjudna tåglägen inom föreskriven tid?**  
(beslutspunkt 3)

Transportstyrelsen anser att Trafikverket inte har uppfyllt kraven i punkt 12 sista meningen i beslut (EU) 2017/2075. Skälen för denna bedömning är följande.

Bestämmelsen i punkt 12 sista meningen innehåller dels ett krav på detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena, dels att detta ska göras senast viss tidpunkt innan kapacitetsbegränsningens början. Detta krav skiljer sig åt från de övriga regler i beslutet som handlar om krav på samråd med sökanden om själva kapacitetsbegränsningen.

Som framgår av skälen till kommissionens beslut bör de sökande få tidig information om kommande kapacitetsbegränsningar i syfte att kunna anpassa sin verksamhet och sina transportbehov till dessa begränsningar. Det bör enligt Transportstyrelsens mening därför finnas en miniminivå för vad som ska ingå i detaljerade uppgifter om erbjudna tåglägen. Uppgifterna ska vara så pass detaljerade och tillförlitliga att de kan utgöra underlag för sökande att sälja tågbiljetter, planera sin trafik och samhörande verksamhet. Detta förutsätter åtminstone uppgifter om datum och tider, tågets avgångs- och slutstation samt stationer för resandeutbyte.

Erbjudandena om tåglägen måste enligt Transportstyrelsens mening också vara tillförlitliga för att tåglägen ska anses ha erbjudits och tillhandahållandet av detaljerade uppgifter fylla sitt syfte. Det förutsätter att spårplaneringen är så pass färdigställd att dessa uppgifter inte riskerar att ändras.

Transportstyrelsen instämmer med Transdev i vikten av att dessa erbjudanden ges inom föreskriven tid för att det ska finnas en möjlighet att konkurrera med andra transportslag, både för en enskild aktör och för järnvägsmarknadens funktion.

Av handlingarna framgår av både Trafikverkets och Transdevs uppgifter att de körplaner som Trafikverket gav Transdev den 21 juli inte var slutliga och att en station för resandeutbyte ändrades 5 veckor före trafikstart.

Enligt järnvägslagen är tågläge infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, från en plats till en annan. Enligt Transportstyrelsens mening innebär denna definition att även platser för resandeutbyte omfattas. Detta bekräftas även i Trafikverkets JNB. Transportstyrelsen anser att resandeutbyte vid olika stationer har betydelse både för ett järnvägsföretags egen verksamhetsplanering och för resenärerna och måste betraktas som är en förutsättning för biljettförsäljningen. De preliminära körplaner och den växlingsplan som skickades till Transdev från Trafikverket den 21 juli 2020 är därmed enligt Transportstyrelsens mening inte tillräckliga för att anses vara detaljerade uppgifter om erbjudna tåglägen enligt kommissionens beslut.

Även om dessa uppgifter inte hade ändrats vid den slutliga tilldelningen hade nämnda krav inte varit uppfyllt då erbjudandena endast var preliminära. Inte heller i en sådan situation hade sökanden fått de förutsättningar för sin verksamhet som gäller enligt kommissionens beslut.

Det aktuella banarbetet avsåg den 16-19 oktober 2020. Detaljerade uppgifter om erbjudna tåglägen skulle enligt punkt 12 i beslut (EU) 2017/2075 således ha lämnats senast den 16 juni. Trafikverket har därmed inte heller uppfyllt föreskriven *tidsgräns* för erbjudande om tågläge för persontåg enligt punkt 12 i detta beslut.

I det aktuella fallet har Trafikverket slutligen tillmötesgått Transdevs ursprungliga önskemål om resandeutbyte vid Södra Station, något som sannolikt kan innebära fördelar för resenärerna bl.a. genom möjligheten till vidare transport och fler målpunkter nära stationen. Rimligheten i invändningarna mot Trafikverkets agerande kan därför diskuteras ur perspektivet att Transdev fick sitt önskemål tillgodosett.

Transportstyrelsen ser det givetvis som positivt att Trafikverket försöker tillmötesgå kundernas önskemål. I detta fall synes dock detta ha skett så sent att det inte var till någon större nytta för Transdev. Transdevs begäran om prövning av tvist avser utebliven tilldelning av kapacitet. Som Transportstyrelsen uppfattar detta anser Transdev värdet av erbjudandet så lågt att det kan jämföras med utebliven tilldelning.

Enligt Transportstyrelsen är det avgörande att Trafikverkets agerande i detta fall visar att det trots allt fanns kapacitet och att Transdevs önskemål borde ha kunnat tillgodoses på ett tidigare stadium. Det finns således brister i verkets planering jämfört med beslut (EU) 2017/2075, som syftar till just

framförhållning och transparens för att sökandena ska ges bästa möjliga förutsättningar.

Transportstyrelsen tar i detta ärende i övrigt inte ställning till vad som ingår i begreppet detaljerade uppgifter.

Enligt avsnitt 4.3.1.1 JNB 2020 innebär de angivna hålltiderna att justerade körplaner skulle tillhandahållas sökande senast den 18 juli 2020.

Transportstyrelsen noterar att uppgifterna från Trafikverket gällande körplaner till Transdev därmed inte heller lever upp till texten i JNB.

#### **Innehållet i Trafikverkets JNB (besluts punkt 4)**

Transportstyrelsen anser att JNB 2020, avsnitt 4.3.1.1 strider mot 6 kap. 5 § järnvägslagen.

Transportstyrelsen ser det ur ett transparensperspektiv som positivt att en infrastrukturförvaltares JNB innehåller detaljerad information om villkoren för tillträde och nyttjande av infrastrukturen samt information om förfaranden och kriterier för fördelning av kapacitet. För att sökandena ska kunna bedöma om informationen är korrekt i förhållande till gällande krav måste sammanhanget i förhållande till dessa och tillåtna avsteg framgå.

Enligt Trafikverket infördes informationen i JNB om leverans av körplaner senast 13 veckor före trafikstart med anledning av att beslut (EU) 2017/2075 trädde i kraft. Transportstyrelsen uppfattar därför att leverans av körplanerna är avsett att uppfylla kraven i punkt 12 i kommissionens beslut, med undantag för den tidsgräns som anges i det beslutet.

JNB ska innehålla villkoren för tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen samt förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. De uppgifter som anges i avsnitt 4.3.1.1 överensstämmer inte med kraven i kommissionens beslut punkt 12. Det är vidare inte angivet i avsnitt 4.3.1.1 JNB 2020 att detta avsnitt ersätter kravet att tillhandahålla detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena för persontåg senast fyra månader, och för godståg senast en månad, före början av kapacitetsbegränsningen, som anges i punkt 12 i beslut (EU) 2017/2075. Det är därmed inte transparent för sökande att avsnitt 4.3.1.1 enligt Trafikverket är ett undantag från punkt 12 i beslut (EU) 2017/2075.

#### **Krav på åtgärder? (besluts punkt 5)**

Bestämmelsen i punkt 12 i beslut (EU) 2017/2075 ska egentligen uppfyllas från och med den ändring av tågplanen som trädde i kraft i december 2018 d.v.s. tågplan 2019. Även om Transportstyrelsens beslut är till fördel för sökandena är det rimligt att anpassningen till kraven i punkt 12 och

Transportstyrelsens bedömning i detta ärende inte ändrar förutsättningarna under löpande tågplan.

Denna bedömning baseras på följande tidsgränser för JNB, ändring av tågplanen och sista ansökningsdag hos Trafikverket. JNB för varje tågplan ska offentliggöras senast fyra månader innan tidsfristen för ansökan om infrastrukturkapacitet löper ut.<sup>9</sup> Varje infrastrukturförvaltare bestämmer själv den sista ansökningsdagen. Den bortre gränsen för sista ansökningsdag är dock tidigast tolv månader innan tågplanen ändras, d.v.s. tolv månader innan den andra lördagen i december.<sup>10</sup>

JNB 2021 för tågplan 2021 är redan fastställd. Enligt Transportstyrelsens bedömning ska Trafikverket senast under tågplan 2022 tillhandahålla sökandena detaljerade uppgifter om erbjudna tåglägen inom den tid som anges i beslut (EU) 2017/2075 punkt 12.

Transportstyrelsen anser vidare att Trafikverket ska ändra avsnitt 4.3.1.1 JNB senast till JNB 2022 så att det överensstämmer med punkt 12 i beslut (EU) 2017/2075. Av JNB ska framgå att en eventuell överenskommelse om kortare tid tecknas separat.

Europas infrastrukturförvaltare har genom sitt organ RailNetEurope (RNE), där Trafikverket är medlem, enats om riktlinjer för samordning och publicering av planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar. I dessa riktlinjer delas kapacitetsbegränsningarna in i olika klasser beroende på påverkansgrad på trafiken – major, high, medium och minor. Dessa begrepp motsvarar inte fullt ut de olika reglerna i kommissionens beslut. Transportstyrelsen konstaterar att det inte finns något som hindrar infrastrukturförvaltare från att åta sig ytterligare krav än vad som följer av beslutet, förutsatt att detta inte försvårar samordningen med andra infrastrukturförvaltare. RNE anger i sina riktlinjer för kapacitetsbegränsningar att bestämmelserna i punkt 12 ska gälla för samtliga kapacitetsbegränsningar.<sup>11</sup>

**Ska Transportstyrelsen vidta lämpliga åtgärder mot Trafikverket i sin roll som tillsynsmyndighet? (beslutspunkt 6)**

Transportstyrelsens skyldigheter och mandat att utöva tillsyn föreskrivs i 8 kap. järnvägslagen.

---

<sup>9</sup> 3 kap. 4 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:99) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur.

<sup>10</sup> Punkt 2 och 3 i kommissionens beslut (EU) 2017/2075.

<sup>11</sup> RNE TCR Guidelines for Coordination / Publication of Planned Temporary Capacity Restrictions for the European Railway Network Version 3.00, 20191204, avsnitt 3.3.10.

Ett beslut om att inleda tillsyn fattas av tillsynsmyndigheten och är något som huvudsakligen sker på myndighetens eget initiativ. Ibland kan även en anmälan ligga till grund för ett sådant beslut. Det innebär dock inte att enskilda kan yrka på åtgärder av tillsynsmyndigheten, utöver den bedömning som görs enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen. Yrkandet om åtgärder i rollen som tillsynsmyndighet ska därför avslås.

### **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.

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 XX. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör XX, enhetscheferna XX och XX, sektionschefen XX, utredarna XX och XX samt juristerna XX och XX, den senare föredragande.

XX  
Generaldirektör