

**Sökande:**

SJ AB, 556042-4391  
Vasagatan 10  
105 50 Stockholm

**Motpart:**

Trafikverket  
781 91 Borlänge

**Saken**

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets revisionsprocess för tågplan.

**Transportstyrelsens beslut**

1. Trafikverket har inte levererat anpassade körplaner enligt den tidsfrist om 18 veckor som anges i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2022, avsnitt 4.8.2.1.
2. Transportstyrelsen avslår SJ AB:s yrkande att om datum för att anpassa beviljade tåglägen ändras för viss region, så måste datum ändras för samtliga regioner.

**Redogörelse för ärendet**

Den 31 januari 2022 lämnade SJ AB (SJ) in en begäran om prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen till Transportstyrelsen. Båda parterna har beretts tillfälle att yttra sig. Transportstyrelsen bedömer att all relevant information har inkommit den 17 mars 2022.

**Bakgrund**

Trafikverket använder ett förfarande för revision, där den fastställda tågplanen revideras för att hantera trafikeringen i anslutning till banarbeten som inte anpassats under den ordinarie tågplaneprocessen. Revisionen äger

rum vid sex tillfällen per år genom möten med järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Trafikverket beskriver förfarandet i avsnitt 4.8.2.1 i JNB 2022.

### **Yrkanden och inställning**

SJ har yrkat följande. I den händelse en eller flera regioner hos Trafikverket, inom ramen för revisionsprocessen, inte kan fastställa och kommunicera förutsättningarna för anpassning till sökande järnvägsföretag inom de tidsfrister som anges i JNB, har Trafikverket en skyldighet att sätta samma datum för ansökan om kapacitet för berörd vecka oavsett region, dvs. om datum för viss region ändras måste datum ändras för ansökan hos samtliga regioner.

Trafikverket har inte bestridit det som SJ har anfört.

### **Parternas utveckling av talan**

SJ AB har anfört följande

SJ anför att i de fall Trafikverket inom revisionsprocessen är sent med sin leverans i en eller flera regioner riskerar SJ att få sämre förutsättningar vid ansökan om kapacitet jämfört med järnvägsbolag som enbart trafikerar inom de av Trafikverkets regioner som levererar enligt tidsplan. SJ har av den anledningen framfört till Trafikverket att datum för ansökan om kapacitet måste anpassas så att samma datum gäller oavsett region om Trafikverket inte kan leverera enligt tidsplan. SJ anser att Trafikverket därigenom bryter mot järnvägslagen och sina skyldigheter som infrastrukturförvaltare att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt tilldela infrastrukturkapacitet.

Trafikverkets trafikplaneringsenhet är organiserad i fyra regioner vilket innebär att varje revisionstillfälle genomförs i respektive region. Trafikverket schemalägger revisionsmötena samma vecka för att säkerställa att järnvägsföretagen har förutsättningar för att ansöka om anpassad kapacitet hela den sträcka som påverkar tåget oavsett om det sker i en eller flera av Trafikverkets regioner. Under flera års tid har det varit svårt för Trafikverket att följa den revisionsprocess som beskrivs i JNB. På senare tid har Trafikverket haft stora utmaningar med att säkerställa att samtliga regioner levererar korrekta förutsättningar i tid enligt revisionsprocessen. SJ har diskuterat dessa utmaningar med Trafikverket.

Olika ansökningsdatum i olika regioner innebär för SJ att tåg som trafikerar flera av Trafikverkets regioner riskerar att inte ha de förutsättningar som krävs för att ansöka om anpassning av kapacitet enligt Trafikverkets tidsfrist. Om en region levererar uppgifter senare än en annan betyder det att SJ tidigast kan ansöka om anpassning av kapacitet när samtliga regioner

som SJ trafikerar har försett SJ med uppgifter. SJ riskerar därmed att få sämre förutsättningar vid ansökan om kapacitet jämfört med järnvägsbolag som enbart trafikerar de av Trafikverkets regioner som levererar enligt tidsplan. Det förslag som Trafikverket har erbjudit, att få respit med att lämna ansökan, löser inte problemet eftersom kapaciteten kan vara slut när en ansökan kommer in sent. Andra ansökningar som inkommit i tid kommer att bli hanterade före. Den nuvarande hanteringen innebär att SJ riskerar att lida omfattande skada.

### Trafikverket har anfört följande

Trafikverket har medgivit problemet, dvs. att det i vissa fall blir en utmaning för SJ att lämna ansökan i tid om Trafikverket varit försenat.

Trafikverket instämmer i det som SJ påpekar, nämligen att det är av yttersta vikt att arbetet med att ta fram justerade körplaner i det så kallade revisionsarbetet sker på ett samordnat, konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Trafikverket anger vidare att det har inletts ett internt kvalitetsarbete för att bättre kunna leverera körplaner på ett samordnat och synkroniserat sätt. Genom arbetet ska arbetssättet förändras med fokus på att leverera körplaner på ett nationellt samordnat sätt så att leveransen sker vid samma tidpunkter. Förändringen innebär en tydligare operativ styrning för framtagandet av körplanerna och en förändrad resursdisposition. Trafikverket anför vidare att det pågår ett omfattande arbete med att införa nya arbetssätt och verktyg för planeringen av tågplan 2023, vilket kommer att ge bättre stöd för en effektivare hantering av nya och reviderade körplaner. Verket beklagar att inte justerade körplaner levererats på det sätt som SJ och andra kunder kunnat förvänta sig.

### Skäl för beslutet

Aktuella bestämmelser m.m.

#### *Järnvägslagen (2004:519)*

Av 6 kap. 1 § framgår att 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 denne infrastrukturkapacitet. Av 6 kap. 5 § framgår att en infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren 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.

Rätten för ett järnvägsföretag eller någon annan sökande att hänskjuta tvister till Transportstyrelsen om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut

enligt järnvägslagen står i överensstämmelse med lagens 5–7 kapitel eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel framgår av 8 kap. 9 § järnvägslagen och 1 kap. 2 § järnvägsförordningen (2004:526).

*Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075<sup>1</sup>*

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.

Andra meningen i punkt 12 i kommissionens beslut innehåller direkt tillämpliga bestämmelser om att infrastrukturförvaltare i samband med tillfälliga kapacitetsbegränsningar 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.

*Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning (JNB 2022)*

Avsnitt 4.8.2.1 i JNB 2022 har rubriken Revision av tågplan. Där framgår att tågplanen ska anpassas till banarbeten som inte är anpassade i årlig tågplan. Detta görs vid sex tillfällen per år genom revision. Den uppdaterade banarbetsplanen publiceras på Trafikverkets hemsida två veckor efter revisionsmötet.

För varje revisionstillfälle genomförs möten med järnvägsföretag och trafikorganisatörer. På grund av den korta tiden mellan fastställelse av tågplanen och trafikstarten kommer tidsfristerna som anges nedan i antal veckor inte att kunna upprätthållas inledningsvis i tågplanen. Trafikverket har i förväg dialog med dem som är berörda angående datumen i det kommande årets revisionsarbete. Det anges även att Trafikverket åtar sig att tillhandahålla underlag och förslag till anpassning senast två veckor före revisionsmöte för sökande som tilldelats kapacitet och som berörs av föreslagna anpassning och att under revisionsmöte för aktuell tidsperiod föra dialog, tydligt beskriva förutsättningar och besluta om val av lösning för anpassning av kapacitet.

---

<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.

Trafikverket ska leverera anpassade körplaner till de sökande som inkommit med underlag i rätt tid senast 18 veckor innan anpassat tågläge ska trafikeras.

De sökande som berörs av revisionen har också vissa skyldigheter gentemot Trafikverket. De ska aktivt föra dialog med Trafikverket utifrån det underlag som skickats ut. De ska även lämna underlag för ny körplan eller inställelse samt tjänster kopplade till den nya körplanen senast söndag kl. 23:59, 23 veckor före den vecka då anpassat tågläge ska trafikera.

Av JNB 2022 framgår även att Trafikverket kommer att träffa en skriftlig överenskommelse med berörda sökande i de fall körplaner kommer att levereras med kortare framförhållning än vad som anges i avsnitt 4.8.2.1.

### Transportstyrelsens bedömning

*Har Trafikverket följt den process som finns i JNB 2022 (beslutspunkt 1)?*  
SJ har yrkat att Trafikverket har en skyldighet att sätta samma datum för ansökan om kapacitet för berörd vecka oavsett region, i den händelse att en eller flera regioner inom ramen för revisionsprocessen inte kan fastställa och kommunicera förutsättningarna för anpassning till sökande järnvägsföretag inom de tidsfrister som anges i JNB. Transportstyrelsen tolkar därmed yrkandet som att SJ vill ha samma datum för att göra sina ansökningar om anpassningar av tåglägen i de fall Trafikverket har misslyckats att följa sin egen fastställda, och i JNB publicerade, process för revision. Regelverket innehåller inga uttryckliga regler om revision av tilldelade tåglägen. Infrastrukturförvaltaren har därmed en viss frihetsgrad att utforma en sådan process. Även i avsaknad av detaljerade regler om anpassning av tåglägen genom revision, måste infrastrukturförvaltaren följa de generella reglerna för tilldelning av infrastrukturkapacitet. Där ingår att all kapacitetstilldelning ska ske på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt (6 kap. 1 § järnvägslagen). Infrastrukturförvaltaren ska beskriva villkoren för att få tillträde till infrastrukturen och sina förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet (6 kap. 5 § järnvägslagen).

För tidsfristerna gäller att sökande ska få detaljerade uppgifter om erbjudna tåglägen för persontrafik senast fyra månader före början av kapacitetsbegränsningen (kommissionens beslut (EU) 2017/2075, punkt 12). Syftet bakom reglerna motiveras i skälen till beslutet, som anger 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).

Trafikverket har i JNB 2022, avsnitt 4.8.2.1 angett sitt förfarande för att genom revision anpassa tågplanen till banarbeten som inte är anpassade i årlig tågplan. Där finns ett åtagande från Trafikverket att leverera anpassade körplaner till de sökande senast 18 veckor innan anpassat tågläge ska trafikeras.

Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen är att säkerställa inflytande och insyn över villkoren och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Infrastrukturförvaltare måste genomföra samråd innan fastställelse av JNB för att ge sökande möjlighet att redan på förhand få insyn i och komma med synpunkter på principer bakom system för kapacitetstilldelning. Tvister om dessa principer är svåra att hantera i samband med genomförandet av kapacitetstilldelningsprocessen eftersom de gäller själva förutsättningarna för kapacitetstilldelningen.<sup>2</sup>

Av utredningen i ärendet framgår att Trafikverket inte har kunnat leverera körplaner inom den tidsfrist som anges i JNB. SJ har angett att Trafikverket sedan flera år tillbaka har haft utmaningar med att följa tidsfristerna, samt att denna situation har förvärrats på senare tid. Trafikverket har inte bestridit SJ:s uppgifter och har istället beklagat att inte justerade körplaner levererats på det sätt som SJ och andra kunder kunnat förvänta sig.

Transportstyrelsen gör därför bedömningen att det har förekommit att Trafikverket inte följer den process som anges i avsnitt 4.8.2 i JNB 2022.

*Har Trafikverket en skyldighet att i den angivna situationen sätta samma datum för ansökan om kapacitet för berörd vecka oavsett region (besluts punkt 2)?*

SJ:s yrkande handlar om Trafikverkets skyldighet i det fall Trafikverket inte följer reglerna om revisionsprocessen i JNB. SJ yrkar då att Trafikverket ska ha en skyldighet att sätta samma datum för ansökan om kapacitet för berörd vecka oavsett region.

Transportstyrelsens bedömning är att reglerna om tidsfrister, järnvägsnätsbeskrivning och fastställelse av tågplan syftar till att skapa en bra grund för ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande tilldelningsförfarande. Det grundläggande problemet i den uppkomna situationen är att Trafikverket inte har följt sina åtaganden i JNB när det gäller ändringar av tåglägen som sker genom revision av den fastställda tågplanen. Det problem som SJ har ställts inför på grund av olika datum i olika regioner är närmast ett följdfel av Trafikverkets utmaningar med revisionsprocessen.

Regelverket och JNB är visserligen inte i sig en garanti för att en infrastrukturförvaltare agerar konkurrensneutralt och icke-diskriminerande, men bör

---

<sup>2</sup> Prop. 2003/04:123, s. 117.

ses som en förutsättning. Transportstyrelsen utesluter inte att ett förfarande där Trafikverket använder olika datum för olika regioner kan ge upphov till en icke konkurrensneutral situation. En sådan situation kan dock tänkas uppstå även när Trafikverket följer tidsfristerna i JNB.

Transportstyrelsen bedömer sammanfattningsvis att det inte är lämpligt att i detta beslut avgöra hur Trafikverket ska agera när de avviker från reglerna i JNB. De problem som SJ anför har uppstått som en effekt av att Trafikverket inte förmår att följa den process som har samråts och offentliggjorts i JNB för att säkerställa inflytande och insyn över villkoren och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen. Problemen bör därför i första hand rättas till genom att Trafikverket fullgör sina åtaganden i JNB. Yrkandet ska därmed 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 Linköping 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 Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschefen Christina Gleisner, sektionschefen Carl von Utfall Danielsson, utredaren Gustav Sjöblom samt juristerna Susanna Angantyr och Maria Lidström, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör