

**Sökande:**

Green Cargo AB  
Box 114  
694 23 Hallsberg

**Motpart:**

Trafikverket  
781 91 Borlänge

**Saken**

Prövning av tvist enligt 10 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen (2022:365);  
orsakskodning i kvalitetsavgiftssystemet

**Transportstyrelsens beslut**

1. Trafikverkets beslut att tillämpa orsakskoden ONA (olyckor och tillbud, natur) för händelsen som startade den 12 november 2025 där isbildning på kontaktledningar uppstod på sträckan Kattisträsk–Jörn (Trafikverkets händelse 5304474), överensstämmer inte med 7 kap. 30 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) och 5 kap. 5 § järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).
2. Trafikverket ska ändra orsakskoden för händelsen till en I-kod (infrastruktur).
3. Green Cargo AB:s övriga yrkanden avslås.

**Redogörelse för ärendet**

Den 12 december 2025 lämnade Green Cargo AB in en begäran om prövning av tvist enligt 10 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen till Transportstyrelsen. Båda parter har beretts tillfälle att yttra sig. Trafikverket har gett in kompletterande handlingar i ärendet och svarat på en riktad fråga.

Transportstyrelsen bedömer att all relevant information inkom den 29 april 2026.

## Bakgrund

På kvällen den 12 november 2025 inkom rapporter om tåg som blev stående i Bastuträsk och som upplevde problem med sina strömavtagare. Under de kommande två dygnet drabbades flera tåg genom att de tappade spänning med kontaktledningar och därmed dragkraft på grund av frysta kontaktledningar. Underkylt regn och minusgrader orsakade isbildning på kontaktledningen på olika delar av sträckan Kattisträsk-Jörn, framförallt i Bastuträsk och mellan Lidlund-Karsbäcken.

Förseningshändelsen kodades av Trafikverket som händelse 5304474 och påverkan på trafiken var omfattande. Green Cargos tåg 55680 var ett av 122 operativa tågnummer som drabbades av förseningar. Green Cargo överklagade orsakskodningen av tåg 55680 via de mekanismer som Trafikverket har för att lösa oenigheter om hur händelser ska orsakskodas: BONO-processen och tvistlösningsfunktionen. Green Cargo ville att förseningshändelsen skulle kodas som IEA 01 ("Infrastruktur/Kontaktledning"). Trafikverket hade kodat händelsen som ONA ("Naturhändelser"). Besluten som fattades i BONO-processen och av tvistlösningsfunktionen slog fast att orsakskoden ONA skulle kvarstå.

Händelse 5304474 avslutades formellt den 16 november 2025. Driftstörningarna till följd av frusna kontaktledningar var i huvudsak avhjälpna den 15 november 2025.

## Yrkanden och inställning

**Green Cargo** yrkar att

1. Trafikverket ska åläggas att säkerställa sin bemanning enligt JNB 6.3.1.1 och ta ekonomiskt ansvar enligt kvalitetsavgiftssystemet
2. Trafikverket ska korrigera orsakskoden för händelsen från Naturhändelse ONA till IEA, Infrastruktur Elanläggning
3. Trafikverket ska agera proaktivt i enlighet med sin tidigare praxis och i enlighet med "rapport\_delprojekt", och
4. Trafikverket ska verka för en bättre tillgänglighet och som ett led i detta avgiftsbelägga orsakskoder inom gruppen Naturhändelse. Detta i syfte att få skapa ekonomiskt incitament att förbättra civilförsvaret samt anpassa sig till klimatförändringarna.

**Trafikverket** anser att Green Cargos yrkande 2 ska avslås. Övriga yrkanden ska avvisas.

## Parternas utveckling av talan

Green Cargo har anfört i huvudsak följande

Green Cargo gör gällande att den aktuella störningen inte bör betraktas som en händelse som kan undantas från kvalitetsavgifter genom att orsakskodas som naturhändelse (ONA). Isbildning på kontaktledningar är ett förutsägbart väderfenomen i norra Sverige. Eftersom händelsen är förutsägbar bör Trafikverket ha en högre grad av beredskap och systematik i sin hantering. Trafikverket har inte visat att denna händelse varit oförutsebar i driftsmässig mening, extraordinär i klimatologisk mening eller oundviklig trots rimliga åtgärder.

Green Cargo anför vidare att Trafikverket i avsnitt 6.3.1.1 i Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) har beskrivit tidsgränser för röjning av järnvägsfordon. På aktuell plats borde de ha klarat detta inom 3 timmar istället för de 22 timmar som det tog i det aktuella fallet. När järnvägsföretag inte har tillräcklig bemanning så kodas det JPS (personal saknas) och Green Cargo får betala kvalitetsavgift. Motsvarande ska gälla för Trafikverket.

Vidare pekar Green Cargo på att Trafikverket redan för 12 år sedan, i ett projekt tillsammans med branschen, tagit fram en rapport om förebyggande åtgärder mot nedisade kontaktledningar, men att man sedan dess inte tycks ha jobbat för att vidareutveckla effektiva rutiner och proaktiva åtgärder.

Green Cargo anför vidare att det är infrastrukturförvaltaren som har möjlighet att vidta förebyggande åtgärder och genomföra snabba återställningsinsatser. Det är därför viktigt att Trafikverket avgiftsbelägger naturhändelser i kvalitetsavgiftssystemet. Om undantaget i kvalitetsavgiftssystemet för naturhändelser tolkas för extensivt så urholkas systemets incitamentsstruktur.

Trafikverket har anfört i huvudsak följande

Trafikverket anser att tvistlösningsfunktionens bedömning har varit korrekt. Tvistlösningsfunktionen bedömde att Trafikverket tagit höjd för en rimlig omfattning av felavhjälpningsresurser och röjningslok samt att det inte funnits några rimliga förebyggande åtgärder mot den extrema isbildningen. Den extrema vädersituationen som förelåg i samband med händelsen kunde enligt tvistlösningsfunktionen inte läggas Trafikverket till last.

Trafikverket anför vidare att det vid händelsen råde minusgrader i kombination med nedfallande regn, vilket skapade is på kontaktledningen. Det är mycket ovanligt att en kontaktledning blir så pass isbelagd att den är helt elektriskt isolerad så att inte ens en ljusbåge uppstår. Tågen kan då inte

dra någon ström alls. Det handlar om ett väderfenomen som yttrat sig lokalt och som varit svårt att förutse.

Trafikverket hade både felavhjälpnings- och underhållspersonal samt röjningslok på plats i det berörda området. Det var dock svårt för Trafikverket att förutse det besvärliga vädret och hur omfattande störningen skulle bli. På grund av att det var besvärligt att få bort isbildningen på kontaktledningen drog avhjälpningen ut på tiden. Det förde dessutom med sig att villkoren för entreprenörernas kör- och vilotider överskreds, varför ett av röjningsloken blev stående under en viss tid.

Trafikverket ser inte skäl att ändra synen på naturhändelser som denna och hur dessa störningar orsakskodas. Snarare går det att påvisa att denna typ av händelse är ett exempel på när ”naturhändelse” är adekvat att använda utifrån dess oförutsägbarhet, dess sällsynta förekomst samt att det heller inte kan anses vara samhällsekonomiskt försvarbart att implementera ytterligare förebyggande åtgärder.

Den rapport som Green Cargo hänvisar till beskriver inte problematiken med att det är så mycket is på tråden att den blir helt elektriskt isolerad. För att avlägsna den tjocka isbeläggningen som var i Jörn/Bastuträsk i november 2025 (eller i Laxå i januari 2025) är den enda metoden idag att knacka bort isen med handverktyg. Åtgärderna kräver avstängt spår, vilket påverkar möjlighet till avhjälpande om det finns tåg på platsen.

## **Skäl för beslutet**

### **Aktuella bestämmelser**

Enligt 7 kap. 28 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) ska ett trafikeringsavtal innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, som ska gälla vid normala trafikförhållanden. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från den användning av infrastrukturen som fastställts i tågplanen och trafikeringsavtalet

Enligt 7 kap. 30 § i samma lag ska kvalitetsavgifter utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäliga åtgärder för att minimera driftstörningar i järnvägssystemet och för att förbättra järnvägsnätets prestanda.

Av 5 kap. 5 § järnvägsmarknadsförordningen (2022:416) framgår att verksamhetsstyrningen med kvalitetsavgifter ska utformas i enlighet med de grundprinciper som anges i punkt 2 a, b och d-h i bilaga VI till direktiv 2012/34/EU i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370.

I bilagan anges bland annat i punkt 2 d att när det är möjligt ska förseningar tillskrivas en enda organisation, med hänsyn till både ansvaret för orsaken till störningen och förmågan att återupprätta normala trafikförhållanden.

Vidare anges i 5 kap. 6 § järnvägsmarknadsförordningen att registreringen och rapporteringen ska ske i enlighet med en kodstruktur som motsvarar punkt 2 c i bilaga VI till direktiv 2012/34/EU i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370.

## Transportstyrelsens bedömning

### Utgångspunkter för prövningen

Vad som kan vara föremål för tvistprövning framgår av 10 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen. Frågor om orsakskodning i kvalitetsavgiftssystemet har tidigare varit föremål för tvister. Transportstyrelsen har i sådana tvister prövat frågor om orsakskoder i enskilda fall (se t.ex. TSJ 2019-4040 och TSJ 2018-5147). Även mer generella frågor om kvalitetsavgiftssystemets struktur och principer faller inom ramen för vad som kan prövas inom en tvist (se t.ex. TSJ 2019-6184).

Trafikverket har begärt att Green Cargos yrkande 1, 3 och 4 avvisas. Som skäl har Trafikverket angett att yrkandena kan betraktas som omständigheter till stöd för yrkande 2. Vidare gäller detta ärende, enligt Trafikverket, inte hur kvalitetsavgiftssystemet är utformat för tågplan 2025. En sådan prövning kan inte göras i ett enskilt ärende om ändring av orsakskod.

Transportstyrelsen ser dock inga hinder mot att i samma tvist pröva orsakskodning för en enskild händelse samtidigt som mer principiella frågor om kvalitetsavgiftssystemet behandlas. Det är vidare möjligt att behandla yrkandena var för sig. Transportstyrelsen bedömer därför att Green Cargos ansökan kan prövas i sin helhet.

### **Ska Trafikverket säkerställa bemanning och hålla tidsfrister enligt JNB 6.3.1.1?**

Transportstyrelsen uppfattar att Green Cargos ansökan innehåller två olika frågor. Det handlar för det första om att Trafikverket på grund av bristande bemanning inte uppfyllt de tidsgränser för röjning som finns angivna i JNB 6.3.1.1. För det andra handlar det om huruvida den omständighet att tidsfristerna inte hålls ska påverka orsakskodningen.

Vad gäller bemanningsfrågan så konstaterar Transportstyrelsen att det i lag, föreskrifter och direkt tillämpliga EU-rättsakter saknas närmare regler om infrastrukturförvaltares bemanning. I Trafikverkets JNB avsnitt 6.3.1.1 står att "Trafikverket och berört järnvägsföretag ska ... arbeta för att evakuering och/eller röjning kan påbörjas ..." inom vissa tidsfrister. Transportstyrelsen anser att ordalydelsen inte stödjer Green Cargos påstående att det finns krav

på att Trafikverket ska hålla vissa tidsfrister. Trafikverket och järnvägsföretag har istället gemensamt åtagit sig att *arbeta för att* evakuering och/eller röjning ska påbörjas inom viss tid. Transportstyrelsen anser vidare att det i det aktuella fallet inte är visat att överskridandet av den tid som anges i JNB berodde på bristande bemanning, så om Green Cargo påstått.

Gällande den andra frågan så anser Transportstyrelsen att det är upp till parterna i trafikeringsavtalet att komma överens om villkoren för kvalitetsavgiftssystemet. Systemet ska dock uppfylla kraven i bland annat 7 kap. 28 och 30 §§ järnvägsmarknadslagen och punkt 2 i bilaga VI till direktiv 2012/34/EU.

Det är därför upp till parterna i trafikeringsavtalet att bestämma om olika tidsfrister i till exempel JNB ska påverka kvalitetsavgifterna. I nuvarande JNB finns inte någon sådan koppling mellan tidsfristerna i 6.3.1.1 och kvalitetsavgiftssystemet. I avsaknad av en sådan koppling i JNB går det inte att slå fast att den nuvarande ordningen strider mot regelverket.

Transportstyrelsen avslår därför Green Cargos yrkande i denna del.

#### **Vilken orsakskod ska användas för händelsen?**

Green Cargo har yrkat att koden ska ändras från ONA (naturhändelse) till IEA (elanläggning).

Kvalitetsavgiftssystemet bygger på att järnvägens aktörer ska få incitament att minska förseningar. Att en händelse tilldelas orsakskoden ONA innebär att ingen part får betala kvalitetsavgift. Transportstyrelsen anser att en orsakskodning som innebär att ingen part ska betala kvalitetsavgift ska användas med försiktighet. Återkommande och väldokumenterade vinterförhållanden bör som huvudregel omfattas av kvalitetsavgift för att säkerställa att systemets syften uppfylls och att parterna ges incitament att vidta skäliga avhjälpande och förebyggande åtgärder.

I nu aktuellt fall orsakade isbildning på kontaktledningar stora förseningar. De väderförhållanden som orsakar nedfrusna kontaktledningar är väldokumenterade och återkommande, inte minst i området där händelsen inträffade.<sup>1</sup> Transportstyrelsen anser därför att utgångspunkten ska vara att händelsen ska omfattas av kvalitetsavgift.

Det kan dock finnas omständigheter som ändå gör att den nu aktuella händelsen inte ska omfattas av kvalitetsavgift. Transportstyrelsen anser dock att Trafikverket inte har visat att sådana omständigheter funnits. Det är till

---

<sup>1</sup> Se *Part-sammansatt utredning gällande kontaktledningsfel i vår anläggning – delrapport 3 (Strömavtagning i vinterklimat)* (Trafikverket, SJ AB, Green Cargo AB, 2013).

exempel inte klarlagt att väderförhållandena vid händelsen kan likställas med ett oförutsebart extremväder.

Trafikverket har även anfört att kvalitetsavgift inte ska utgå för händelsen då det inte kan anses vara samhällsekonomiskt försvarbart att vidta förebyggande åtgärder. Transportstyrelsen vill i det sammanhanget klargöra att en central aspekt vid utformningen av kvalitetsavgiftssystemet är att avgifter ska utgå både med hänsyn till störningsorsak men också utifrån förmåga att återupprätta normala trafikförhållanden, se punkt 2 d i bilaga VI till direktiv 2012/34/EU. Genom att använda koden ONA tas ingen hänsyn till att Trafikverket är den part som har förutsättningar att avhjälpa händelsen. Den direkta orsaken till att en försening inträffar är inte det enda som avgör om kvalitetsavgift ska utgå.

Detta resonemang återfinns också i Trafikverkets vägledning för orsakskodning. Det finns exempel på att aktörerna tilldelas kvalitetsavgift även när den direkta orsaken till en försening antingen går att härleda till naturhändelse eller till tredje part. Ett exempel på detta är vid spårhalka där händelsen initialt kodas ONA, men kan justeras till IFK 01 om det bedöms finnas behov av felavhjälpning från infrastrukturförvaltaren, som då blir betalningsansvarig. Transportstyrelsen noterar att vägledningen även har en orsakskod, IFK 02, som används vid händelse ”Is på kontaktledning”<sup>2</sup>.

Mot den bakgrunden bedömer Transportstyrelsen att Trafikverkets orsakskodning av den aktuella händelsen inte lever upp till 7 kap. 30 § järnvägsmarknadslagen. Den lever inte heller upp till 5 kap. 5 § järnvägsmarknadsförordningen då den inte tar tillräcklig hänsyn till den grundprincip som framgår av punkt 2 d i bilaga VI till direktiv 2012/34/EU.

Green Cargo har yrkat att koden IEA ska användas. Transportstyrelsen anser att händelsen bäst beskrivs som ett fel i infrastrukturen och att en I-kod ska användas, men det kan vara så att orsakskoden IFK 02 ”is på kontaktledning” passar händelsen bättre. Effekten i båda fallen är att Trafikverket ska betala kvalitetsavgift. Transportstyrelsen överlämnar till Trafikverket att närmare avgöra vilken I-kod som ska användas för händelsen.

#### **Proaktivt agerande och tidigare delprojekt**

Green Cargo har yrkat att Trafikverket ska agera proaktivt i enlighet med tidigare praxis och i enlighet med ”rapport\_delprojekt”.

---

<sup>2</sup> Formuleringen återfinns i TDOK 2014:0259, version 19, vilken var aktuell då händelsen inträffade. Vägledningen uppdaterade 14 december 2025 och där beskrivs IFK 02 mer generellt som ”fel i infrastrukturen föranlett av snö och is”.

Frågan om förebyggande åtgärder för att motverka den i ärendet aktuella händelsen är inte avgörande för bedömningen av orsakskod. Med det sagt finner Transportstyrelsen inte stöd för att Trafikverket har underlåtit att vidta förebyggande åtgärder eller avvikit från tidigare praxis. Rapporten från delprojektet ”Strömavtagning i vinterklimat” innehåller, enligt Transportstyrelsen, inte nya åtgärder utöver redan etablerade arbetsätt. Den beskriver främst fenomenet frusna kontaktledningar samt då pågående utvecklingsarbete. Den teoretiska frågan om utvecklingsarbetet i rapporten borde ha lett till fler konkreta verktyg över tid ligger utanför vad som kan prövas i en tvist. Green Cargos yrkande i denna del ska därför avslås.

**Ska naturhändelser avgiftsbeläggas?**

Transportstyrelsen uppfattar att Green Cargo ansöker om att Transportstyrelsen ska besluta att driftsstörningar till följd av naturhändelser ska avgiftsbeläggas.

Transportstyrelsen framhåller att det i hög grad är upp till aktörerna att själva utforma kvalitetsavgiftssystemet. Systemet ska dock uppfylla kraven i bland annat 7 kap. 28 och 30 §§ järnvägsmarknadslagen och punkt 2 i bilaga VI till direktiv 2012/34/EU.

Det finns möjlighet för parterna att kategorisera vissa händelser så att ingen aktör anses ha orsakat merförseningen. I sådana fall ska inte kvalitetsavgift betalas. Vissa naturhändelser kan vara exempel på sådana händelser. Transportstyrelsen anser därför att det inte är möjligt att allmänt slå fast att naturhändelser ska avgiftsbeläggas. Det skulle förutsätta grundliga utvärderingar av enskilda orsakskoder vilket faller utanför prövningen för denna tvist. Som framgår av Transportstyrelsens resonemang vid bedömningen av orsakskodningen i detta ärende, så bör en kategorisering som medför att ingen kvalitetsavgift behöver betalas användas med försiktighet.

Mot den bakgrunden anser Transportstyrelsen att Green Cargos yrkande i denna del ska 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 Kull, utredarna Ellen Bohlin och Martin Grubb Eriksson samt juristerna Müzeyyen Özdogan och Allan Lunnerdal, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör