

**Sökande:**

Snälltåget AB, 556401-0055  
Norra Vallgatan 34  
211 25 Malmö

**Motpart:**

Trafikverket  
781 91 Borlänge

**Saken**

Prövning av tvist enligt 10 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen (2022:365)  
avseende Trafikverkets beslut att neka tvistlösning

**Transportstyrelsens beslut**

Trafikverkets beslut att neka Snälltåget AB:s begäran om tvistlösning för tåg 30 och tåg 3942 är inte i överensstämmelse med 7 kap. 15 § järnvägsmarknadslagen (2022:365), JML.

Trafikverket har agerat i strid med kraven i 7 kap. 1 § JML att tilldela kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt genom att inte tillhandahålla ett tvistlösningsförfarande som sökande av internationella tåglägen kan ta del av.

Trafikverket ska, vid hanteringen av ansökningar för tågplan 2027, säkerställa att sökande av internationella tåglägen ges möjlighet att ta del av det tvistlösningsförfarande som Trafikverket ska tillhandahålla enligt 7 kap. 15 § JML.

Med internationella tåglägen avses i detta beslut inte sådana förplanerade internationella godståglägen (Paps) som trafikerar internationella korridorer.<sup>1</sup>

Transportstyrelsen avslår Snälltåget AB:s yrkande om att Transportstyrelsen omedelbart ska upphäva Trafikverkets beslut om internationell fastställelse av tågplan 2026 av Snälltåget AB:s ansökan för tåg 30 och 3942 samt yrkandet om att Transportstyrelsen omedelbart ska upphäva Trafikverkets beslut att inte pröva tvisten. Transportstyrelsen avslår även yrkandet om att Trafikverket ska återuppta Snälltåget AB:s begäran om tvistlösning.

---

<sup>1</sup> Jfr. artikel 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

## Redogörelse för ärendet

Den 8 september 2025 lämnade Snälltåget AB (Snälltåget) in en begäran om prövning av tvist enligt 10 kap. 8 § JML till Transportstyrelsen avseende Trafikverkets beslut att neka Snälltåget tvistlösning för tåg 30 och tåg 3942. Båda parterna har beretts tillfälle att yttra sig. Transportstyrelsen har även ställt kompletterande frågor till parterna, begärt in underlag från Trafikverket samt samrått ärendet med det norska regleringsorganet (Statens jernbanetilsyn) och det danska regleringsorganet (Jernbanenaevnet). Transportstyrelsen bedömer att all relevant information har inkommit den 26 februari 2026.

## Bakgrund

Kapacitetstilldelningen på den svenska järnvägsmarknaden utgår från att infrastrukturförvaltare i största möjliga mån ska tillgodose sökandes önskemål, vilka kommer till uttryck i form av ansökningar om infrastrukturkapacitet. Eventuella konflikter mellan olika önskemål ska i första hand lösas upp genom frivillig samordning. Om en intressekonflikt inte kan lösas genom samordningen ska Trafikverket tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning. Först när dessa möjligheter har uttömts kan en infrastrukturförvaltare ensidigt besluta om tilldelning av kapacitet baserat på prioriteringskriterier som ska medföra ett samhällsekonomiskt utnyttjande av infrastrukturen eller på sökandes betalningsvilja.<sup>2</sup>

Infrastrukturförvaltare har en stor frihetsgrad att själv bestämma flera viktiga tidpunkter för tågplanen, t.ex. eventuella tidsfrister för samordning och tvistlösning och när kapaciteten ska fastställas i en tågplan. Om infrastrukturförvaltare inte samordnar dessa datum uppstår stora problem för den gränsöverskridande trafiken. Infrastrukturförvaltarna har genom RailNetEurope (RNE) kommit överens om gemensamma tidslinjer.<sup>3</sup> För att möta RNE:s tidsfrister har Trafikverket i järnvägsnätsbeskrivningen 2026 (JNB) angett en separat tidpunkt för fastställelse av internationella tåg som infaller cirka en månad innan den tidpunkt då Trafikverket fastställer tågplanen. Detta medför att internationella tåg redan anses fastställda när tågplanprocessen för de nationella tågen kommer till processtegen tvistlösning och tillämpning av prioriteringskriterier.

Snälltåget har inför tågplan 2026 bl.a. ansökt om att få köra sträckan Köpenhamn – Stockholm (tåg 3942) och sträckan Köpenhamn – Oslo (tåg 30) i systemet PCS. PCS är en webbapplikation som RNE tillhandahåller och all internationell trafik ska enligt Trafikverkets JNB ansökas via PCS. Den 1 september 2025 lämnade Snälltåget in en begäran om tvistlösning till

---

<sup>2</sup> Prop. 2003/04:123 s. 110-111.

<sup>3</sup> [RAILNETEUROPE-CALENDAR-FOR-2025-TIMETABLE-2026-V1.4---WITHOUT-RFCS.pdf](#)

Trafikverket avseende tåg 30 och tåg 3942. Trafikverket beslutade den 4 september 2025 att avslå tvisterna.

### **Snälltågets yrkanden**

Snälltåget yrkar att Transportstyrelsen omedelbart upphäver Trafikverkets beslut om internationell fastställelse av tågplan 2026 av Snälltågets ansökan för tåg 30 och 3942 samt Trafikverkets beslut att inte pröva tvisten av samma orsak. Snälltåget yrkar även att Trafikverket ska återuppta Snälltågets begäran om tvistlösning. För det fall Transportstyrelsen inte upphäver Trafikverkets beslut yrkar Snälltåget att Transportstyrelsen avgör om Trafikverkets beslut att avslå Snälltågets begäran om tvistlösning strider mot gällande lagstiftning.

### **Trafikverkets inställning**

Trafikverket anser att Snälltågets yrkanden saknar stöd i gällande rätt och ska avslås samt att Trafikverket inte har brutit mot gällande lagstiftning.

### **Parternas utveckling av talan**

Snälltåget har anfört i huvudsak följande

Snälltåget har begärt tvistlösning enligt 7 kap. 15 § JML och JNB avsnitt 4.5.4. Trafikverket har avslagit begäran om tvistlösning med hänvisning till att tågen är fastställda den 25 augusti 2025 i den internationella fastställelsen. Enligt Trafikverkets JNB avsnitt 4.5 är sista datum för begäran om tvist den 2 september 2025. Snälltåget lämnade in begäran om tvistlösning den 1 september 2025, vilket är i linje med den tidsplan som JNB punkt 4.5 föreskriver. Att ansökan om tvist för ett internationellt tågläge måste vara inskickad tidigare framgår inte av tidsplanen i JNB punkt 4.5 eller i processkartan, figur 4.1. Samordningsperioden tar slut den 1 september 2025 enligt JNB avsnitt 4.5. Samordning av internationella tåglägen på svensk sträcka har även förekommit efter den 25 augusti 2025.

Trafikverkets svar innebär att Snälltåget efter samordningsmötet på eftermiddagen den 21 augusti 2025 ska få ta del av Trafikverkets ställningstagande gällande tåg 30 och 31, komma med förslag på tvistlösning, skicka in en ansökan om tvist samt att Trafikverket ska genomföra tvistlösningsprocessen före fastställelsen den 25 augusti 2025. Det faller på sin egen orimlighet.

Snälltågets begäran om tvistlösning avser endast tvister med intressekonflikter avseende andra nationella ansökningar på svensk sträcka och utan att gränspassagetiderna för Snälltåget påverkas.

Snälltåget delar inte Trafikverkets tolkning av minnesanteckningarna från den 17 juni 2025, att flytten av tåg 30 skulle hanteras som en kompletterande ansökan. Den informationen saknas också i minnesanteckningarna. Att Snälltågets ansökan behandlades på det sättet är

dock uppenbart och bekräftades muntligt på samordningsmötet den 21 augusti 2025. Att Snälltåget har gjort en kompletterande ansökan efter att Trafikverket har nekat Snälltåget tvistlösning är Snälltåget och Trafikverket eniga kring.

Trafikverket har hela tiden haft tillgång till informationen om att tåg 30 och 31 skulle vända i Oslo i PCS-systemet. Samordningen av den gränsöverskridande trafiken har varit bristfällig, vilket skapat den uppkomna situationen. Trafikverket har inte uppfyllt sina skyldigheter enligt artikel 40 i direktiv 2012/34/EU<sup>4</sup>.

Trafikverkets beskrivning av hur artikel 40 tillämpas i praktiken visar att ansökan hanteras som en nationell ansökan, men att infrastrukturförvaltarna ska koordinera gränspassagetiden. Det är också tydligt att det saknas ett övergripande ansvar för kontakt med den som ansöker om kapacitet, trots att det i PCS är möjligt att ange en infrastrukturförvaltare som ansvarig för att koordinera ansökan ("Leading IM") och där har Snälltåget angett Trafikverket. I Trafikverkets manual för ansökan i PCS nämns "Leading IM" och där finns en hänvisning till RNE:s hemsida, men det ger inte så mycket mer information.

Snälltåget tolkar Trafikverkets uppgifter som att Trafikverket anser att de uppfyller sitt ansvar enligt artikel 40 genom att i RNE:s försorg tillhandahålla PCS-verktyget till ansökan om kapacitet och därefter koordinera gränspassagetiden med andra infrastrukturförvaltare. För att lyckas med gränsöverskridande persontrafik på järnväg krävs mer engagemang från infrastrukturförvaltarna än vad som redogjorts för av Trafikverket.

Snälltåget har i ansökan för tåg 30 angett flera viktiga önskemål till infrastrukturförvaltarna såsom anslutning från tåg 300 i Malmö, att tåg 30 ska vända till tåg 31 i Oslo och indirekt även gällande restiden (Köpenhamn) – Malmö – Oslo. Att Trafikverket, som i det här fallet varit utsedd som "Leading IM" inte tagit hänsyn till att tåg 30 skulle vända till tåg 31 i Oslo, att övergångstiden mellan tåg 300 och 30 kunde begränsas till endast 60 minuter, samt att det av Trafikverkets beskrivning framgår att ingen av infrastrukturförvaltarna är tydligt ansvarig för att ha kontakt med den part som har ansökt om kapacitet, är uppenbara brister i de förfaranden som avses i artikel 40 för en effektiv kapacitetsfördelning och som möjliggör gränsöverskridande persontrafik inom EU/EES.

**Trafikverket har anfört i huvudsak följande**

Vad gäller möjligheten att begära tvistlösning gäller att sökande kan inkomma med begäran senast vid den i JNB avsnitt 4.5 angivna tidpunkten.

---

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Begäran behöver inkomma innan tidpunkten för fastställelsen, vilken framgår av samma avsnitt.

Snälltåget har ansökt om tåg 3942 i systemet PCS. Av JNB, tabell 4.2 Tidplan för tilldelning av kapacitet, framgår att internationell trafik ansökt via PCS fastställs den 25 augusti 2025. Snälltåget begärde tvistlösning för tåg 3942 den 1 september 2025. Eftersom Snälltåget inkom med begäran om tvistlösning efter fastställelsen av internationell trafik har Trafikverket meddelat att begäran är för sent inkommen. Mot bakgrund av att Snälltåget har ansökt om tågläget i systemet PCS, vilket är helt korrekt, så innebär det att fastställelsen sker vid den i JNB angivna tidpunkten.

Trafikverket har följt gällande rätt och den tidplan för tilldelning av kapacitet som framgår av JNB. Däremot konstaterar Trafikverket att kommunikationen parterna emellan delvis har brustit. Trafikverket hade kunnat vara tydligare i dialogen vad gäller möjligheten att begära tvist. Snälltåget borde ha fått beskedet att det inte är möjligt att begära tvist för tåg 30 då Snälltågets behov var att betrakta som en kompletterande ansökan. En sådan ansökan kan man inte begära tvist för gentemot årliga ansökningar.

Den 10 juni 2025, inför samrådsmötet den 17 juni 2025, hade Trafikverket, i enlighet med Snälltågets ansökan, konstruerat tåg 30 med Malmö som styrande tid. Av PCS-manualen framgår att endast en styrande plats kan anges i ansökan. Snälltåget hade angivit Malmö som styrande plats. Vidare hade Snälltåget angivit en association mellan tåget från Malmö och tåg 300, nattåget från Berlin. I Trafikverkets första förslag, inför samrådsmötet, fick Snälltåget avgångstiden 09:02, vilket var den tidigaste möjliga kanalen för att uppfylla kravet på association med nattåget från Berlin. Trafikverket anser därmed att tåget har konstruerats i enlighet med ansökan.

Trafikverket har vid framtagandet av utkast till tågplan konstruerat tågen i Sverige i enlighet med ansökan. När tågen i juni var färdigkonstruerade hela sträckan till Oslo visade det sig att tågen mötte varandra söder om Oslo, vilket var helt i enlighet med inkommen ansökan. När detta presenterades för Snälltåget framkom det att Snälltåget avsåg att trafikera båda tåglägena med samma tågsätt, den av Snälltåget ansökta avgångstiden från Malmö (8:33) innebar att tåget ankom till Oslo för sent för att samma tågsätt skulle kunna trafikera tågläget Oslo – Malmö. För att klara omloppet föreslog Snälltåget en tidigare avgångstid från Malmö. Då Snälltåget efter ansökningstidens utgång kom med nya önskemål angående avgångstid betraktade Trafikverket det som en kompletterande ansökan. Eftersom Snälltåget har fått tågläge enligt sitt önskemål och efter ansökningstidens utgång kommer med nya önskemål var det inte aktuellt med samordning och tvistlösning. En förändring mot ansökan är inte att betrakta som en synpunkt, jfr JNB 4.2.4.1. Trots detta har Trafikverket undersökt möjligheterna att i tågplanen hantera Snälltågets nya behov. Trafikverket undersökte möjligheten att erbjuda Snälltåget en tidigare avgångstid från

Malmö. Den avgångstid (06:32) som Trafikverket i det läget kunde erbjuda Snälltåget och som möjliggjorde vändning med samma tågsätt i Oslo, som framgår av förslaget till tågplan, visade sig ligga för tidigt för den tänkta anslutningen med ankommande nattåg från Berlin.

Trafikverket och Bane NOR hade kontakt angående Snälltågets ansökan såväl inför som efter samrådsmötet den 17 juni 2025. Bane NOR uppmärksammade den 3 juni 2025 Trafikverket på att Snälltåget hade ansökt med för lite tid för vändning i Oslo av tåg 30 för att samma tåg skulle kunna användas för tåg 31 från Oslo till Malmö. Bane NOR uppgav därvid att de behövde ha tåg 30 till Kornsjö gräns 11:00 för att vändtiden i Oslo skulle bli 1,5 timme så att omloppet skulle fungera. På samrådsmötet den 17 juni 2025 var Snälltåget nöjda med tidtabellen för tåg 31 men ville att Trafikverket skulle konstruera tåg 30 baklänges från Oslo till Malmö för att få förbindelse med nattåget från Berlin som ankom 06:36. Trafikverket undersökte möjligheten att konstruera tågläget baklänges med Snälltågets önskemål att avgå tidigast 07:05 från Malmö. Trafikverket kunde då inte hitta ett körbart läge från Malmö med avgång efter 06:36 och med passage Kornsjö gräns senast 11:00. Därför erbjöd Trafikverket Snälltåget de tider som framgår av förslaget till tågplan, med avgång från Malmö 06:32 och med passage Kornsjö gräns 13:22. Eftersom Trafikverket inte lyckades konstruera ett tågläge som Snälltåget accepterade (med förbindelse med nattåget från Berlin som ankom 06:36) justerades aldrig ankomsttiden till Kornsjö gräns.

Trafikverket uppmanade Snälltåget att göra en kompletterande ansökan. Snälltåget inkom med en kompletterande ansökan den 11 september 2025. Avgångstiden från Malmö hade ändrats från 8:33 till 6:35 respektive 6:38 beroende på gångdag.

Vid ansökan om ett internationellt tågläge stämmer Trafikverket av tiderna för gränspassage med berörd infrastrukturförvaltare. Därefter konstruerar respektive infrastrukturförvaltare sin del av dossiern. Trafikverket granskar inte konstruktionen som den andra infrastrukturförvaltaren ansvarar för. Trafikverket följer inte heller upp att den andra infrastrukturförvaltaren har läst en kommentar i ansökan som berör dennes del av dossiern.

Trafikverket har med utgångspunkt från ansökt avgångstid i Malmö konstruerat tåg 30 och 31 till/från Kornsjö gräns. Trafikverket hade vidare i sin konstruktion tagit hänsyn till ansökta associationer i Malmö. Den av Snälltåget angivna kommentaren att tåg 30 i Oslo ska vända till tåg 31, åligger Bane NOR att ta hänsyn till då associationen är i Norge. Trafikverket har inte på något sätt brustit i några åligganden enligt artikel 40 i direktiv 2012/34/EU.

Under konstruktionen av tågen har trafikplanerarna hos de inblandade infrastrukturförvaltarna kontakt med varandra och tar utifrån ansökan fram förslag på tid för gränspassage. En dialog följer tills bägge parter är överens.

Om behov av kontakt med sökande uppstår så är det i första hand den trafikplanerare där behovet har uppstått som är ansvarig för kontakten med sökande. Det finns inget utpekat huvudansvar för kontakten med sökande. I det aktuella fallet med tåg 30 har en ansökan gått till Danmark, en till Sverige och en till Norge i form av tre stycken så kallade Path Request i PCS.

### **Skäl för beslutet**

Snälltåget har begärt prövning av tvist avseende Trafikverkets beslut att avslå Snälltågets begäran om tvistlösning för tåg 30 och 3942. Snälltåget har också anfört att Trafikverket inte uppfyllt sina skyldigheter enligt artikel 40 i direktiv 2012/34/EU i samband med hanteringen av ansökan för tåg 30. Trafikverket har å sin sida anfört att Snälltågets begäran om tvistlösning kom in för sent avseende tåg 3942 och att orsaken till att tåg 30 nekades tvistlösning var att Snälltågets justeringar var att betrakta som en kompletterande ansökan. Vidare har Trafikverket gjort gällande att någon brist i förhållande till artikel 40 i direktiv 2012/34/EU inte har förekommit.

Transportstyrelsen har således att, utifrån ovanstående omständigheter, pröva om Trafikverkets agerande har varit i överensstämmelse med gällande rätt samt att, i det fall brister i förhållande till regelverket identifieras, fatta beslut om lämplig åtgärd.

#### *Trafikverkets hantering av Snälltågets ansökan för tåg 3942*

Av uppgifterna i ärendet framgår att Snälltåget lämnade in en begäran om tvistlösning för tåg 30 och 3942 den 1 september 2025. Av minnesanteckningar från tvistlösningsråd 1 den 4 september 2025 framgår att Trafikverket beslutat att avslå tvisterna då tågen är fastställda sedan den 25 augusti 2025 eftersom de är internationella. I sina yttranden till Transportstyrelsen har Trafikverket också uppgett att eftersom Snälltåget inkom med begäran om tvistlösning för tåg 3942 efter fastställelsen av internationell trafik, så har Trafikverket meddelat att begäran har kommit in för sent.

Av 7 kap. 15 § JML framgår att infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla ett förfarande för tvistlösning om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas. Enligt 2 kap. 13 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:32) om tillträde till järnvägsinfrastruktur och tjänster ska uppgifter om tvistlösning framgå av JNB och innehålla 1) metoderna som kommer att tillämpas vid tvistlösningen, och 2) vilka uppgifter begäran om tvistlösning ska innehålla.

I JNB avsnitt 4.5.5 *Tvistlösning* anges bl.a. att om en intressekonflikt mellan oförenliga ansökningar om tåglägen inte bedöms kunna få sin lösning under samordningen, kan sökande som är berörd av konflikten begära tvistlösning senast vid en given tidpunkt, se figur 4.1.

Figur 4.1 i JNB består av en processkarta för tilldelning av kapacitet. I den står tvistlösning som steg 5 och samordning som steg 4. I tabell 4.2 *Tidplan för tilldelning av kapacitet* i JNB avsnitt 4.5 anges att sista datum för begäran om tvistlösning är den 2 september 2025 och att den 15 september 2025 är sista datum för när tvistlösning ska vara avslutad. Av tabellen framgår också att dessa datum gäller för steg 5 i processkartan, dvs. för tvistlösningen. I samma tabell anges att fastställelse av internationell trafik ansökt via PCS sker den 25 augusti 2025 och att fastställd tågplan publiceras 23 september 2025.

Trafikverket har i sina yttranden angett att sökande kan inkomma med en begäran om tvistlösning senast vid den i JNB avsnitt 4.5 angivna tidpunkten. Enligt Trafikverket behöver begäran inkomma innan tidpunkten för fastställelsen, vilken framgår av samma avsnitt.

Transportstyrelsen konstaterar att de enda tidsfristerna kopplade till tvistlösning i JNB är den 2:a respektive den 15:e september 2025. Det finns ingen information i JNB om att sökande av internationella tåglägen har andra tidsfrister att förhålla sig till eller att de måste söka tvistlösning innan datumet för den internationella fastställelsen för att få sin begäran om tvistlösning hanterad.

Informationen om sista datum för begäran om tvist och datumet för när tvistlösningen senast ska vara avslutad skulle visserligen kunna tolkas som att det finns möjlighet att begära och få sin tvist hanterad när som helst fram tills den 2 september 2025. Tidplanen i tabell 4.2 tillsammans med processkarta och övrig information om samordning och tvist i JNB talar dock starkt för att tvistlösningen sker efter samordningsperioden. Med hänsyn till att tidsfristen för att inkomma med synpunkter på förslaget till tågplan var satt till den 8 augusti 2025, att Trafikverket valt att hålla samordningsmöte för tågplan 2026 under perioden 19–21 augusti 2025, att tvistlösningen ska avslutas inom tio arbetsdagar från det att sökanden begärt tvistlösning och då internationell trafik fastställdes den 25 augusti 2025 framstår detta inte heller som realistiskt rent tidsmässigt. Om Trafikverket i praktiken tillhandahåller tvistlösning vid andra tidpunkter, exempelvis parallellt med samordningsperioden, är det i vart fall inte något som kan utläsas av JNB och inte heller något som ger Trafikverket rätt att neka en begäran om tvistlösning som kommer in inom den i JNB utsatta tiden (senast den 2 september 2025). Eftersom tvistlösningen ofta inbegriper flera sökande kan det också antas medföra praktiska olägenheter att genomföra tvistlösning för vissa tåg medan merparten av tågen fortfarande är föremål för samordning. Transportstyrelsen anser således att Trafikverket agerat i strid med JNB genom att neka Snälltåget tvistlösning.

Av Trafikverkets uppgifter och hantering av Snälltågets begäran om tvistlösning framgår att verket inte anser att det går att begära tvist avseende tåg som har fastställts. Ett sådant synsätt i kombination med en process där tvistlösningsfarandet inträffar efter fastställelsen av internationell trafik

innebär att Trafikverket för närvarande inte tillhandahåller ett tvistlösningsförfarande för sökande av internationella tåglägen. Trafikverket lever således inte upp till kraven i 7 kap. 15 § JML i förhållande till sökande av internationella tåg. Att inte ha ett tvistlösningsförfarande som sökande av internationella tåglägen kan ta del av är också i strid med kravet på att tilldela kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt (7 kap. 1 § JML).

Om en sökande utesluts från tvistlösningsförfarandet innebär det en allvarlig inskränkning i dennes möjligheter att få tillgång till den efterfrågade kapaciteten. Den sökande förlorar därmed också möjligheten att ta en konflikt till avgörande via prioriteringskriterier.

#### *Trafikverkets hantering av Snälltågets ansökan för tåg 30*

Som redogjorts för ovan beslutade Trafikverket att avslå tvisterna för tåg 30 och 3942 för att tågen är fastställda sen den 25 augusti 2025 eftersom de är internationella. Vid beaktande av slutsatserna i avsnittet ovan medför en sådan hantering brott mot såväl 7 kap. 1 § som 15 § JML.

Trafikverket har dock i sina yttranden uppgett att de tåglägen för tåg 30 som Trafikverket erbjudit Snälltåget i själva verket var konstruerade i enlighet med ansökan. Skälen till att Snälltåget nekats tvistlösning för tåg 30 var istället att Trafikverket betraktade Snälltågets justeringar om tidigare avgångstid från Malmö som en kompletterande ansökan.

En kompletterande ansökan är en ansökan som kommer in efter sista datum för ansökan om tågläge till den årliga tågplanen (jfr punkten 6 och 3 i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075<sup>5</sup> (bilaga VII)). För tågplan 2026 var det ansökningar som kom in efter den 14 april 2025 (se JNB avsnitt 4.5). Infrastrukturförvaltaren ska besluta om sådana ansökningar i enlighet med ett förfarande som anges i JNB (jfr punkt 6 i bilaga VII).

Enligt JNB ska kompletterande ansökningar hanteras i den ordningsföljd som de inkommit och fastställas löpande. Resultatet av de kompletterande ansökningarna publiceras i kompletterad fastställd tågplan. Sådana ansökningar hanteras enligt JNB alltså inte i den ordinarie tilldelningsprocessen utan börjar hanteras efter publiceringen av fastställd tågplan. För kapacitet som har tilldelats en sökande i fastställd tågplan gäller att den kan samordnas och justeras endast om den sökande som har fått kapaciteten tilldelad ger sitt medgivande till detta (se JNB avsnitt 4.5, 4.5.2 och 4.5.7).

---

<sup>5</sup> Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Snälltåget har ansökt om att få köra sträckan Köpenhamn – Oslo i systemet PCS. Av ansökan för tåg 30 framgår att Snälltåget ansökt om en avgångstid från Malmö 8:33 med ankomst Kornsjö gräns 12:10. I förslag till tågplan och i fastställd tågplan har Snälltåget fått avgångstid 06:32 från Malmö (med variation 05:35-06:32 beroende på gångdag) och ankomst Kornsjö gräns 13:22. Av ansökan framgår vidare att Snälltåget i kommentarsfunktionen i PCS angett att tåg 30 ska vända som tåg 31 i Oslo. Kommentaren har gått ut till samtliga infrastrukturförvaltare (Bane NOR, Trafikverket och Banedanmark).

Av uppgifterna i ärendet framgår således att de tider som Snälltåget ansökt om för tåg 30 skiljer sig från de tider som Trafikverket tillhandahållit i förslag till tågplan och fastställd tågplan. Av minnesanteckningarna från samrådsmötet den 17 juni 2025 framgår också att Snälltåget har påtalat för Trafikverket att det då aktuella konstruktionsläget inte fungerade för Snälltåget. Mot denna bakgrund anser Transportstyrelsen att tåg 30 inte kan anses ha konstruerats i enlighet med ansökan. Att Trafikverket i ett tidigt skede erbjudit en avgångstid från Malmö som möjliggjorde association med natttåget från Berlin föranleder ingen annan bedömning eftersom de föreslagna tiderna inte heller då gjorde det möjligt med vändning i Oslo, vilket var Snälltågets önskemål enligt ansökan.

Transportstyrelsen konstaterar vidare att Snälltåget inte hade skickat in någon kompletterande ansökan innan Trafikverket beslutade att neka tvistlösning den 4 september 2025. Transportstyrelsen tolkar uppgifterna om kompletterande ansökningar i JNB som att det krävs att en sådan ansökan skickas in till Trafikverket (jfr JNB avsnitt 4.2.4.1 och 4.5). Ansökan för tåg 30 var med i förslaget till tågplan, den har varit föremål för samordning och fastställts inom ramen för det ordinarie tilldelningsförfarandet. Trafikverkets faktiska hantering av ansökan för tåg 30 ger således inte heller stöd för att det skulle vara fråga om en kompletterande ansökan. Det finns därtill inga uppgifter i ärendet som tyder på att Snälltåget hade återtagit sin ansökan för tåg 30, vilket borde ha skett om Snälltåget avsåg att istället skicka in en kompletterande ansökan (jfr JNB avsnitt 4.2.3).

Av minnesanteckningarna från samordningsmötena mellan Trafikverket och Snälltåget kan vidare inte utläsas att Trafikverket uppfattat Snälltågets önskemål om justerad avgångstid som en kompletterande ansökan. Att föreslå ändringar i tidtabellen för att säkerställa helheten, när man som i detta fall ansökt om ett tågläge för sträckan Köpenhamn – Oslo och fått avgångs- och ankomsttider som avviker från ansökan och som omöjliggör vändningen i Oslo, kan enligt Transportstyrelsen inte heller anses utgöra sådana förändringar som enligt JNB ska skickas in som kompletterande ansökan (jfr JNB avsnitt 4.2.4.1). Av uppgifterna i ärendet framgår också att Trafikverket försökt konstruera ansökan i enlighet med Snälltågets önskemål om justerade tider men utan att lyckas. Om Snälltågets önskemål var att betrakta som förändringar i förhållande till ansökan kan det också

ifrågasättas varför Trafikverket ändå försökte justera tiderna på det sätt som Snälltåget efterfrågade.

Sammantaget bedömer alltså Transportstyrelsen att Trafikverket varken har konstruerat tåg 30 i enlighet med ansökan eller haft fog för att behandla Snälltågets önskemål om justeringar i avgångstiden från Malmö som en kompletterande ansökan. Därmed saknas också grund för att neka Snälltåget tvistlösning av samma orsak. Trafikverket har således agerat i strid med 7 kap. 15 § JML genom att neka Snälltågets begäran om tvistlösning för tåg 30.

#### *Trafikverkets samarbete med andra infrastrukturförvaltare*

Snälltåget menar att samordningen av den gränsöverskridande trafiken har varit bristfällig och att Trafikverket inte har uppfyllt sina skyldigheter enligt artikel 40 i direktiv 2012/34/EU. Enligt Snälltåget är syftet med artikel 40 att underlätta internationell tågtrafik. Kravet på samordning mellan infrastrukturförvaltare måste då enligt Snälltåget rimligen vara högre än att behandla en internationell ansökan som en nationell ansökan, men med skillnaden att man stämmer av så att tiden vid nationsgränsen är korrekt. Enligt Snälltåget är det tydligt att det saknas ett övergripande ansvar för kontakt med den som ansöker om kapacitet trots möjligheten att i PCS ange en infrastrukturförvaltare som ansvarig för att koordinera ansökan ("Leading IM") och där Snälltåget angett Trafikverket. Trafikverket anser inte att Trafikverket på något sätt brustit i några åligganden enligt artikel 40.

Artikel 40 i direktiv 2012/34/EU handlar om samarbete vid tilldelning av infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Delar av artikeln har genomförts i svensk rätt bl.a. genom 7 kap. 3 § JML (artikel 40 punkt 1) och 7 kap. 12 § JML (artikel 40 punkt 5).

Av 7 kap. 3 § JML framgår att infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra infrastrukturförvaltare för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Behovet av tåglägen för internationell trafik ska särskilt beaktas. Enligt 2 kap. 7 § TSFS 2022:32 ska information om infrastrukturförvaltarens samarbete enligt 7 kap. 3 § JML och vilka metoder som används vid samarbetet framgå av JNB. Enligt 7 kap. 12 § JML, som handlar om förslag till tågplan, ska det i förslaget även anges vilka tåglägen för internationell trafik som planerats tillsammans med andra infrastrukturförvaltare.

I JNB avsnitt 1.7 *Samarbete mellan europeiska infrastrukturförvaltare* finns information om följande samarbeten; Godskorridorer (avsnitt 1.7.1) med underrubrik Corridor One-Stop Shop (avsnitt 1.7.1.1), RailNetEurope (avsnitt 1.7.2) med underrubrik Nationell One-Stop Shop (avsnitt 1.7.2.1). I JNB avsnitt 4.2.4 *Förslag till tågplan* anges att kapacitet för internationell trafik inklusive gränspassager koordineras av Trafikverket genom

avstämningar med infrastrukturförvaltare i berörda länder innan förslag till tågplan publiceras.

Transportstyrelsen noterar att Trafikverket i sina yttranden angett att det inte är Trafikverkets uppgift att granska kommentarer som berör den norska delen av tågläget och att Trafikverket endast stämmer av gränspassagetiderna. Enligt Transportstyrelsen måste dock en inkommen ansökan betraktas i sin helhet. Eftersom Snälltåget begär kapacitet på mer än ett nät krävs alltså att Trafikverket samarbetar med andra infrastrukturförvaltare, i detta fall Bane NOR och Banedanmark, när tågläget planeras (jfr. 7 kap. 3 och 12 §§ JML). Samarbetet bör i detta fall anses innebära ett för infrastrukturförvaltarna gemensamt ansvar att ta fram ett tågläge till Snälltåget. Det är således inte tillräckligt att endast se till den del av ansökan som berör det egna järnvägsnätet.

Trafikverket har i sin beskrivning av hur ansökningar via PCS hanteras bl.a. uppgett att trafikplanerare hos de inblandade infrastrukturförvaltarna har kontakt med varandra och tar utifrån ansökan fram förslag på tid för gränspassage, vilket är den utpekade överlämningspunkten för internationella tåg. Vidare uppger Trafikverket att det sker en dialog mellan respektive infrastrukturförvaltares trafikplanerare tills bägge parter är överens samt att det inte finns något utpekat huvudansvar för kontakten med sökande.

Av utredningen i ärendet framgår att Trafikverket och Bane NOR har haft kontakt avseende Snälltågets ansökan för tåg 30 innan förslaget till tågplan publicerades den 7 juli 2025. Bane NOR har också närvarat vid Trafikverkets samrådsmöte den 17 juni och samordningsmöte den 21 augusti 2025. Kontakterna med Bane NOR och minnesanteckningarna från samrådsmötet den 17 juni 2025 talar också för att Trafikverket försökt åstadkomma lösningar av det problem som initialt identifierades på den norska sidan (för kort omloppstid i Oslo för att tåg 30 skulle hinna vända och köra tillbaka som tåg 31). Det som framkommit om den praktiska hanteringen av tåg 30 i kombination med Trafikverkets uppgifter om hur ansökningar i PCS generellt hanteras är enligt Transportstyrelsen inte tillräckligt för att konstatera brister i förhållande till de krav som reglerna ställer på infrastrukturförvaltarnas samarbete. Transportstyrelsen anser således inte att Trafikverket, vid hanteringen av tåg 30, har agerat i strid med kraven på samarbete med andra infrastrukturförvaltare enligt 7 kap. 3 § JML och 7 kap. 12 § JML.

*Vilka åtgärder bör vidtas för att komma till rätta med bristerna i Trafikverkets hantering?*

I kapitel 10 JML beskrivs tillsynsmyndighetens befogenheter. Enligt 10 kap. 8 § JML får bl.a. ett järnvägsföretag till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av t.ex. infrastrukturförvaltare står i överensstämmelse med 4-9 kap., föreskrifter som har meddelats i

anslutning till dessa kapitel eller vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. Tillsynsmyndigheten ska besluta i de frågor som tvisten gäller. Att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet framgår av 1 kap. 5 § järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).

Som exempel på frågor som kan hänskjutas inom ramen för prövning av tvist nämns i förarbeten beslut om kapacitetstilldelning och avgifter. Det kan avse en fråga om infrastrukturförvaltarens JNB har upprättats i enlighet med gällande bestämmelser. Det kan också röra en fråga om infrastrukturförvaltaren utifrån bestämmelserna i lagen och JNB har tilldelat tåglägen på ett riktigt sätt eller om avgifterna är förenliga med de principer som fastställs i lagen. Enligt förarbeten har tillsynsmyndigheten mandat att justera sådana beslut när så är befogat. Det hade dock inte varit rimligt att utforma beslut på ett sådant sätt att en gällande tågplan måste rivas upp helt. Tillsynsmyndighetens beslut måste alltså utformas med beaktande av konsekvenser för andra än den som hänskjutit tvisten.<sup>6</sup> Inom ramen för tvister ska nämligen inte endast parternas intressen tillgodoses utan också de allmänna intressen som ligger bakom lagstiftningens bestämmelser.<sup>7</sup>

Transportstyrelsen konstaterar att tågplanen 2026 redan har trätt ikraft och att tvistlösningsperioden avslutades för flera månader sedan. Att kräva att Trafikverket upphäver den internationella fastställelsen och genomför tvistlösning för Snälltågets ansökningar i enlighet med Snälltågets yrkanden i det här skedet skulle innebära att delar av tågplanen eventuellt rivs upp och en risk att andra sökandes tilldelade tåglägen behöver justeras. Med hänsyn härtill och då Snälltåget har lämnat in en kompletterande ansökan i syfte att kunna tillgodose ansökan kring tåg 30 framstår en sådan lösning varken som proportionerlig eller lämplig i detta fall. Snälltågets yrkanden i dessa delar ska därför avslås.

Enligt Transportstyrelsen är det dock angeläget att det som hänt Snälltåget inte upprepas. Sökande av internationella tåglägen måste ha möjlighet att använda sig av Trafikverkets tvistlösningsförfarande. För de tåglägen som hanteras enligt tidslinjen för nationella tåg ges sökande möjlighet att få sina önskemål bättre tillgodosedda först genom tvistlösningsförfarandet och därefter i andra hand genom att Trafikverket avgör konflikten med tilldelning av prioriteringskriterier. Snälltåget nekades denna möjlighet.

Trafikverket behöver således ha en process för kapacitetstilldelning som säkerställer att samtliga sökanden har möjlighet att ta del av samordningen och tvistlösningen på samma villkor. Denna tvist visar att en sådan process för närvarande inte finns hos Trafikverket. Hur detta ska åstadkommas är det upp till Trafikverket, i egenskap av infrastrukturförvaltare med ansvar för tvistlösningsprocessen, att avgöra.

---

<sup>6</sup> Prop. 2003/04:123 199 f.

<sup>7</sup> Prop. 2003/04:123 s. 151

### **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 chefsjuristen Kristina Nilsson, enhetschefen Christina Gleisner, sektionschefen Carl von Utfall Kull, utredarna Gustav Sjöblom och Anna Cedervall samt juristerna Veronica Stadigs Thuraphaeng och Jessica Wallner, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör