

Sökande:

SJ AB
105 50 Stockholm

Motpart:

Trafikverket
781 89 Borlänge

Saken

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets beslut den 14 september 2012 om fastställelse av kapacitetstilldelning i Tågplan 2013.

Transportstyrelsens beslut

Trafikverkets beslut den 14 september 2012 att fastställa kapacitetstilldelning i en tågplan (Fastställelse av Tågplan 2013), vad avser av SJ AB ansökt tågläge 504, står inte i överensstämmelse med järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen i följande avseenden.

- Beslutet har inte föregåtts av att Trafikverket, efter tvistlösning för att lösa kapacitetskonflikten med annan sökande, förklarat aktuell del av infrastrukturen som överbelastad och gjort en kapacitetsanalys samt en kapacitetsförstärkningsplan. Trafikverket har inte heller tilldelat kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen. Trafikverket har därmed inte behandlat SJ AB:s ansökan om infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.
- Trafikverket har inte dokumenterat och kommunicerat skälen till och vilka avvägningar som gjorts inför beslutet att avslå SJ AB:s begäran

om tågläge för tåg 504. Detta innebär att det inte framgår om Trafikverket, i så stor utsträckning som möjligt, har tillmötesgått SJ AB:s ansökan om infrastrukturkapacitet och beaktat den ekonomiska effekten på SJ AB:s verksamhet och andra förhållanden av betydelse för bolaget som den förskjutna avgångs- och ankomsttiden medförde.

- Trafikverket har inte i järnvägsnätsbeskrivning 2013 avsnitt 4.6 angett information om lägsta nyttjandegrad och information om på vilket sätt icke nyttjade tåglegen kan komma att beaktas vid senare tilldelning.

Trafikverket har rätt att använda trångsektorplaner som stöd och samordningsmedel i kapacitetstilldelningsprocessen.

Bakgrund

SJ AB (härefter SJ) ansökte om tågläge för tåg 504 den 10 april 2012. Ansökan avsåg avgång från Malmö kl. 16.43 och ankomst till Stockholm C kl. 20.54 (med stopp/resandeutbyte i Lund kl. 16.55 och Hässleholm kl. 17.22). Den 12-14 juni 2012 deltog SJ vid ett samrådsmöte som anordnades av Trafikverket. Det underlag som Trafikverket lämnade inför mötet visade att tåg 504 inte hade konstruerats i enlighet med SJ:s ansökan. Den 2 juli 2012 presenterade Trafikverket förslag till Tågplan 2013. Fortfarande var SJ:s ansökan om tågläge för tåg 504 inte tillgodosedd. Den 20-22 augusti 2012 höll Trafikverket ett samordningsmöte med berörda sökande. Fortfarande var SJ:s ansökan om tågläge 504 inte tillgodosedd. Efter samordningsmötet fick SJ ett utkast till Tågplan 2013 som underlag till tvistlösning. Tvistlösningsråd hölls den 31 augusti 2012, samt den 5 och 7 september 2012. Tvistlösningsrådet ledde inte fram till någon lösning.

Den 14 september 2012 fastställde Trafikverket Tågplan 2013. Enligt denna fick SJ ett tågläge med avgång från Malmö kl. 18.11, från Lund kl. 18.23 samt från Hässleholm kl. 18.50 och med ankomst till Stockholm C kl. 22.20. Ett annat järnvägsföretag, Veolia Transport Sverige AB (härefter Veolia), fick läget med avgångstid 16.43.

Den 4 oktober 2012 hänsköt SJ tvisten till Transportstyrelsen.

Yrkanden och inställningar

SJ

SJ begär att Transportstyrelsen i sin prövning tillkännager att Trafikverkets tilldelningsbeslut beträffande SJ:s tåg 504 för Tågplan 2013 inte står i överensstämmelse med bestämmelserna i järnvägslagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter.

SJ begär vidare att Transportstyrelsen i sin prövning tillkännager huruvida Trafikverkets inrättande och tillämpning av s.k. trångsektorplan, i fall den inte bara används som ett av många samordningsmedel, är förenligt med järnvägslagen och, om så befinnes vara fallet, vilken betydelse och rättsverkan planen har i kapacitetstilldelningsprocessen.

Trafikverket

Trafikverket anser att tilldelningen av infrastrukturkapacitet avseende SJ:s tågtag 504 har skett i enlighet med gällande rätt.

Trafikverket anser att frågan om Trafikverkets rätt att använda trångsektorplaner har prövats av Transportstyrelsen i tidigare tvist mellan Veolia och Trafikverket och att Trafikverket med stöd av beslut den 9 maj 2011 i ärende TSJ 2011-542 har rätt att använda trångsektorplaner vid kapacitetstilldelning. Trafikverket hänvisar även till Transportstyrelsens beslut i ärende TSJ 2010-1667.

Parternas utveckling av talan

SJ har i huvudsak anfört följande.

Tilldelningsbeslutet har tillkommit under förhållanden i en process hos Trafikverket som inte på det sätt järnvägslagen föreskriver har beaktat och korrekt behandlat SJ:s tåglägesansökan. Tilldelningsbeslutet står inte i överensstämmelse med järnvägslagen. Det har inte förelegat någon kapacitetsbrist. Om Trafikverket har ansett att kapacitetsbrist har förelegat så har Trafikverket förfarit felaktigt som inte låtit SJ:s sökta läge för tåg 504, Veolias ifrågavarande sökta läge och andra järnvägsföretags eventuella sökta lägen rymmas inom förslaget till tidtabell. Därefter skulle Trafikverket, sedan alla ansökningar beaktats, beviljat den ena eller andra ansökningen med tillämpning av korrekta fördelningskriterier och prioriteringsregler.

Det är endast beträffande avgångstiden från Hässleholm som det föreligger en mindre avvikelse (2 min) om man jämför det sökta tågläget den 10 april 2012 med vad som hade tilldelats i Tågplan 2012. I det underlag med grafiska tidtabellsuppgifter och annat som tillställdes SJ den 8 juni 2012 inför samrådsmötet den 12-14 juni 2012 fanns inte SJ:s tåglägesansökan om

tåg 504 tillgodosedd. SJ tog upp saken vid mötet och meddelade att SJ redan hösten 2011 uppnått enighet med trafikplanerare hos Skånetrafiken och Öresundståg om att tidtabellen för Tågplan 2012 skulle kunna gälla också för Tågplan 2013 och tåg 504 därmed inplaceras i sökt tågläge. Om denna enighet hade Trafikverket underrättats redan vid ett möte i Malmö den 16 januari 2012. SJ presenterade också vid samrådsmötet ett förslag om tidigareläggning av tågets avgångstid från Malmö, från kl. 16.43 till kl. 16.40, vilket förslag skulle eliminera eventuella svårigheter vid passagen ut ur Skåne. Förslaget mötte ingen invändning från Skånetrafikens sida och inte heller från Trafikverkets företrädare.

När förslaget till Tågplan 2013 publicerades den 2 juli 2012 och SJ kunde konstatera att ingen förändring skett med tåg 504, vände sig SJ till Trafikverket. Vid telefonförfrågan hos Trafikverkets handläggare fick SJ beskedet att handläggaren var förhindrad att tillmötesgå det fullt genomförbara förslaget från SJ. I sitt yttrande senare över Trafikverkets förslag påpekade SJ att tågläget för tåg 504 avvek från SJ:s ansökan och beskrev hur förhållandet skulle kunna rättas till.

Vid samordningsmötet den 20-22 augusti 2012 upprepade SJ sin inställning beträffande tåget och angav att tåg 504 var förenligt med övriga ansökningar. SJ klargjorde för Trafikverket sin syn om allvaret i att tåglägesansökan om tåg 504 inte behandlades korrekt. Klargörandet föränleddes av det förhållandet att det, vid det tillfälle under mötet då SJ:s ansökan än en gång gick igenom, kunde konstateras att det inte fanns någon invändning mot SJ:s ansökan om tåg genom Skåne fram till Nässjö. Däremot fanns det stora problem att få fram tåget i önskad tidtabell norr om Nässjö. Problemen hade uppkommit därför att konstruktörerna av tidtabellen norr om Nässjö aldrig underrättats om det av SJ önskade läget av tåget för passage av Nässjö utan blott om den tidtabell för passagen som följde av tågets tänkta avgångstid från Malmö kl. 18.11. När den önskade korrekta tiden för passagen aktualiserades vid mötet visade sig hindren för ett tillrättaläggande bli nästintill oöverstigliga.

Tvistlösningsrådet som inleddes den 31 augusti 2012 gav inte det resultat SJ önskade. Grundorsaken här till vara att tillskriva den genom hela processen felaktiga hanteringen av tåg 504 på delsträckan Malmö-Nässjö. Felaktigheten gav avsevärda omkonstruktionsproblem norr om Nässjö och gick inte att rätta till, sades det. Processen var för långt gången.

Trafikverket har i sitt svar på SJ:s yttrande över förslag till Tågplan 2013 låtit framskynta att det önskade tågläget för tåg 504 inte återfinns i trångsektorplanen och därför inte kan tillgodoses. Om så är fallet vill SJ framhålla följande.

Trångsektorplaner återfinns sedan några år som bilagor till Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning (JNB). Nytt för JNB 2013 är att det finns en trångsektorplan för Skåne. En trångsektorplan beskriver med typexempel hur olika sorters trafik ska kunna samordnas på den begränsade kapacitet som står till buds. Trångsektorplanerna är Trafikverkets eget påhitt och syftar till att ge järnvägsföretag som står i kast att ansöka om tåglägen en bild av hur kapacitetsutnyttjandet i kommande tidtabell skulle kunna se ut givet att förväntade ansökningar kommer in. Trångsektorplanen är inte beskriven i de lagar, förordningar eller föreskrifter som styr fördelning av tåglägen och dess rättsliga verkan kan följaktligen ifrågasättas. Dess verkan ska istället vara att bidra till en samsyn om kapacitetssituationen längs hårt utnyttjade järnvägslinjer och vara en upplysning till sökande. I ett avseende kan trångsektorplanen sägas ha en styrande inverkan såtillvida att typtidtabellerna får antas vara Trafikverkets beskrivning av maximalt utnyttjande av de beskrivna linjerna. Eftersom Trafikverket äger att bestämma hur mycket kapacitet som finns kan sägas att trångsektorplanerna i det här avseendet beskriver kapacitetstaket. Däremot kan trångsektorplanernas typtidtabeller inte sägas vara en styrande anvisning om hur tillgänglig kapacitet faktiskt ska fördelas. En sådan tolkning skulle helt sätta den planeringsprocess som beskrivs i järnvägslagen ur spel.

De avgöranden från Transportstyrelsen som Trafikverket hänvisar till är inte relevanta för bedömningen i förevarande fall. Trafikverkets rätt att bestämma kapacitetstaket ifrågasätts inte av SJ. SJ menar däremot att trångsektorplanernas typtidtabeller inte får ses som ett ställningstagande i förhand om vilken trafik som ska rymmas under kapacitetstaket utan där måste inkomna ansökningar och deras lagenliga behandling under kapacitetstilldelningsprocessen fälla avgörandet.

SJ har bifogat ett utdrag (bilaga 10 till SJ:s skrivelse av den 3 oktober 2012) med Trafikverkets synpunkter där det beträffande tåg 504 anges "Tåget får ej plats i trångsektorplanen".

Av prop. 2003/04:123 till järnvägslagen framgår (s. 110 ff) att grundprincipen är att sökandens önskemål om infrastrukturkapacitet ska ligga till grund för tilldelningen och att, om kapacitetskonflikt uppkommer mellan olika sökande, ska infrastrukturförvaltaren i samverkan med berörda sökande, finna lösningar som är acceptabla för alla parter. I propositionen sägs också att om prioriteringsregler används, så ska infrastrukturförvaltaren i normalfallet inte nyttja dessa som grund för ensidiga beslut om tilldelning förrän i ett sent skede i tilldelningsprocessen. Vidare är det först efter att möjligheterna att lösa upp eventuella kapacitetskonflikter i frivillig samverkan uttömts, som infrastrukturförvaltaren bör förklara den delen av infrastrukturen överbelastad. Infrastrukturförvaltaren får först därefter fatta ensidiga beslut om tilldelning grundade på prioriteringskriterierna.

I förevarande fall skulle Trafikverket ha följt gällande grundregel för kapacitetstilldelning och således ha beviljat SJ:s tåglägesansökan beträffande tåg 504, eftersom ingen kapacitetskonflikt uppkommit. Att så inte skett strider mot lagen. För det fall Trafikverket likväl ansett att kapacitetskonflikt förelegat skulle Trafikverket ändå ha beviljat ansökan på den grunden att konflikten bortfallit då SJ presenterat en lösning beträffande tågläget som accepterats av övriga sökande. Att så inte skett strider mot lagen. I det anförda ligger att Trafikverkets åberopande av och tillämpning av den s.k. trångsektorplanen som grund för att inte bevilja ansökan är felaktig, eftersom kapacitetsbrist i sektorn inte förelegat och eftersom planen i sig inte grundar sig på regler i järnvägslagen.

I Trafikverkets yttrande till Transportstyrelsen den 26 oktober 2012 påpekas att SJ inte har utnyttjat tåglägena under Tågplan 2012 för tågen 500, 501, 512, 513 och 516. Det framgår uttryckligen att detta förhållande föranlett Trafikverket att inte bevilja det sökta läget för tåg 504. Det gick istället till Veolia. SJ:s snabbtågstrafik på linjen Malmö-Stockholm bedrivs sedan länge under dagtid med tåg i stort sett varje timme. Efterfrågan på medellånga och långa resor är god. Däremot är efterfrågan och marknadsandelen för de längsta resorna, d.v.s. för Köpenhamn/Malmö/Lund till Stockholm, alltså relativt låg p.g.a. restiderna och konkurrensen från flyget. SJ har därför sedan Tågplan 2011 till komplettering av det ordinarie utbudet försökt etablera särskilt snabba tåg, med kortare restider, mellan angivna slutstationer under morgnar och kvällar. Tåg 500 Malmö-Stockholm ansöktes för Tågplan 2012 i ett tidigt snabbt morgonläge, men tilldelades ett 15 minuter långsammare läge som inte bedömdes som kommersiellt gångbart. Tåget ställdes därför in den 30 januari efter en kortare provperiod. Av fordonstekniska skäl blev det samtidigt nödvändigt att ta bort tåg 501. Om dessa förhållanden har Trafikverket tidigare upplysts av SJ. Tågläget i ej utnyttjade delar lämnades tillbaka. Tåglägena för tåg 512, 513 och 516, som alla gick Stockholm-Jönköping under Tågplan 2012, kunde inte utnyttjas fullt ut. Anledningen var tekniska problem med tågen som gjorde att färre tåg än planerat kunde användas i berörd trafik liksom i SJ:s trafik i övrigt i landet. Om dessa förhållanden har Trafikverket tidigare upplysts av SJ. Tåglägena i ej utnyttjade delar lämnades tillbaka.

Tågläget i fråga kommer att lämnas tillbaka. Det förhållandet att Trafikverket tilldelat kapacitet som är otjänlig för SJ och därför inte kan användas i en tidtabellsperiod, får naturligtvis inte vara skäl i sig att tilldela otjänlig kapacitet en senare tidtabellsperiod. Inte heller får tågtekniska problem i det förflutna, som övervunnits, vara godtagbar anledning att förhindra tågens användning i senare sökta tåglägen.

Trafikverket har i huvudsak anfört följande.

Tåg 504 ingår som ett av flera tåglägen på sträckan Malmö-Stockholm och omvänt i ett eget trafikupplägg. SJ har sedan några tågplaner tillbaka ansökt om kapacitet för dessa "skip stop-tåg" (direkttåg utan uppehåll för av- och påstigning mellan start- och slutstation). Vid de första tågplanerna tilldelade Trafikverket kapacitet enligt ansökan, men av olika anledningar utnyttjade SJ inte de tilldelade tåglägena fullt ut. Under Tågplan 2012 ombads SJ att förklara varför tilldelad kapacitet för tågen 500, 501, 512, 513 och 516 inte nyttjades. Tågen 500 och 501 är skip stop-tåg. I och med att skip stop-tågen i tidigare tågplaner haft en hög prioritet anpassades många andra tåg utefter södra stambanan efter dem. När de ansökta tåglägena sedan inte nyttjades fullt ut, mottog Trafikverket mycket kritik från andra järnvägsföretag som åsamkats längre transporttider, fördyrad produktion och lägre intäkter.

Trafikverket har bifogat skrivelser till SJ där det framgår att tåglägena rörde trafik på sträckorna Stockholm-Jönköping vice versa och Stockholm-Köpenhamn vice versa och att SJ ombetts redogöra för varför tilldelad kapacitet ej nyttjats som tänkt.

Trafikverket hänvisar till 6 kap. 20 § järnvägslagen. Av förarbetena framgår att om en sökande har ansökt om och erhållit tåglägen som inte brukas eller kraftigt underutnyttjas, bör infrastrukturförvaltaren ges möjlighet att i kommande tågplanprocess beakta detta. En förutsättning är att detta framgår av beskrivningen av järnvägsnätet. Detta är av betydelse för konkurrensförhållandena på marknaderna för järnvägstransporter (prop. 2003/04:123, s. 122). En skrivning med avseende på detta finns i järnvägsnätetsbeskrivningen avsnitt 4.6.

I Tågplan 2013 sökte Veolia ett tågläge med avgångstid från Malmö kl. 16.33. Mot bakgrund av det ovan anförda valde Trafikverket att tilldela Veolia tidtabellskanalen kl. 16.43 och SJ:s tåg 504 fick en ny avgångstid kl. 18.11. Detta beslut var helt i linje med järnvägslagens intentioner.

Bevekelsegrunden för Trafikverkets tilldelning av kapacitet är avhängigt det faktum att SJ inte har utnyttjat tilldelad kapacitet enligt 6 kap. 20 § järnvägslagen. Det innebär att Trafikverket valde att anvisa SJ annan tidtabellskanal utan att hantera oförenliga ansökningar i det sökta läget.

Trångsektorplanen är inte ett styrande dokument som förutsäger vilken trafik som ska tilldelas respektive kanal. Planen är enligt JNB 2013 4.2.1.3. ett hjälpmedel för att optimera nyttjandet av kapacitet. Transportstyrelsen har angett att Trafikverket har rätt att använda trångsektorplaner vid kapacitetstilldelning.

Skäl för beslutet

Av 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) framgår att ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik till tillsynsmyndigheten får hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt järnvägslagen står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Denna regel grundas på artikel 30 i direktiv 2001/14/EG. Enligt nämnda regel kan en sökande överklaga ett beslut av infrastrukturförvaltaren avseende bl.a. tilldelningsförfarandet och dess resultat till ett regleringsorgan. Prövningen ska således inte bara gälla hur kapacitet faktiskt har tilldelats utan även processen innan tilldelningsbeslutet.

Av 6 kap. 1 § järnvägslagen framgår bl.a. att en infrastrukturförvaltare ska agera konkurrensneutralt och icke-diskriminerande.

I 6 kap. 5 § järnvägslagen anges följande. 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. Av 4 § 1 i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur framgår att en beskrivning av järnvägsnät ska innehålla information om infrastrukturen enligt 6 kap. 5 § järnvägslagen. Av 5 § b i JvSFS 2005:1 framgår att järnvägsnätsbeskrivningen ska innehålla uppgifter om infrastrukturens kapacitetsegenskaper.

Bestämmelserna i järnvägslagen om infrastrukturförvaltares skyldigheter och kapacitetsplanering bygger på direktiv 2001/14/EG. Av förarbetena som ligger till grund för bestämmelserna i järnvägslagen (prop. 2003/04:123) framgår på s.117 bl.a. följande. Bestämmelserna i direktiv 2001/14/EG motiveras ytterst av att det på varje järnvägsnät finns en aktör i monopolställning – normalt sett infrastrukturförvaltaren – som mot avgift planerar och levererar framkomlighet på järnvägsnätet till järnvägsföretag och andra organisatörer av järnvägstrafik. Direktivet har antagits med beaktande av att systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen för alla som har rätt att organisera och utföra trafik. Därtill kommer att dessa system bör ge järnvägsföretag och andra organisatörer av järnvägstrafik klara och överensstämmande signaler, så att de kan fatta rationella beslut. Direktivets bestämmelser om infrastrukturförvaltares skyldighet att upprätta och publicera en järnvägsnätsbeskrivning syftar till att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande

tillträde till järnvägsinfrastrukturen för samtliga järnvägsföretag och auktoriserande sökande.

Tilldelningsförfarandet går till så att den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge hos en infrastrukturförvaltare i enlighet med järnvägsnätsbeskrivningen. Enligt 6 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på sökandenas verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökandena. Om ansökningarna om kapacitet för banarbeten och kapacitet för nyttjande av järnvägsinfrastruktur kan samordnas ska infrastrukturförvaltaren enligt 6 kap. 11 § järnvägslagen fastställa kapaciteten i en tågplan. Om ansökningarna inte kan samordnas ska infrastrukturförvaltaren enligt 6 kap. 12 § samma lag, tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning. Om man trots detta inte kommer överens ska infrastrukturförvaltaren, enligt 6 kap. 13 § samma lag, förklara infrastrukturen som överbelastad i den delen. I en sådan situation avgörs tilldelningen med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen (6 kap. 3 § järnvägslagen). Av 29 § i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur framgår att samordningen av ansökningarna ska dokumenteras på så sätt att det framgår vilka väsentliga justeringar som har gjorts i förhållande till ansökningarna om tåglägen och grunden för justeringarna. Ett tågläge ska tilldelas för en tågplanperiod i taget (6 kap. 19 § järnvägslagen).

Infrastrukturförvaltaren har stöd i järnvägslagen för att stävja "överbokningar" av kapacitet. "Överbokningar" av kapacitet innebär att järnvägsföretag eller sökande ansöker om och tilldelas kapacitet som sedan inte utnyttjas. I 6 kap. 20 § järnvägslagen anges följande. Den som har tilldelas ett tågläge och under en månad inte har utnyttjat tågläget i den utsträckning som anges i beskrivningen av järnvägsnätet, ska på begäran av infrastrukturförvaltaren avstå från tågläget. Detta gäller inte om det låga utnyttjandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll. Om ett tågläge inte har utnyttjats kan detta beaktas vid en senare tilldelning av tåglägen. Av 20 § i JvSFS 2005:1 framgår att järnvägsnätsbeskrivningen ska innehålla information om i hur hög grad ett tilldelat tågläge ska nyttjas för att inte återkallas och information om hur icke nyttjade tåglägen kan beaktas vid senare tilldelning av tåglägen. I övrigt anges att infrastrukturförvaltaren ska kunna motverka "överbokningar" av kapacitet genom att använda bokningsavgifter enligt 7 kap. 7 § järnvägslagen.

I avsnitt 4.6 i JNB 2013 anges följande om tilldelad kapacitet som inte används. ”Om tilldelad kapacitet inte ska användas, ska Trafikverket omgående underrättas om att kapaciteten är tillgänglig för annat användande. Den sökande som tilldelats kapacitet men inte använt den i vederbörlig omfattning, ska på Trafikverkets begäran avstå från kapaciteten. Detta gäller inte om det bristande användandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll. Om tilldelad kapacitet inte har använts, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av kapacitet.”

Transportstyrelsen gör följande bedömning.

SJ har inför Tågplan 2013 i tid inkommit med ansökan om tågläge för tåg 504, aktivt deltagit i och beskrivit behovet av att få sin ansökan tillgodosedd. Trafikverket beslutade den 14 september 2012 om kapacitetstilldelning för tåg 504 i Tågplan 2013 med en förskjuten avgångs- och ankomsttid med ca 1,5 timmar. Trafikverket har uppgett att verket grundat sitt beslut på 6 kap. 20 § järnvägslagen och det faktum att SJ inte i föregående tågplan, Tågplan 2012, hade utnyttjat viss tilldelad kapacitet.

SJ har i kapacitetstilldelningsprocessen fram till beslut om Tågplan 2013 uttryckt sina önskemål och dessutom redovisat ett, enligt SJ, fungerande lösningsförslag för tågläge 504. Trafikverket har dock inte, efter tvistlösning för att lösa kapacitetskonflikten med annan sökande, förklarat aktuell del av infrastrukturen som överbelastad och gjort en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Trafikverket har inte heller tilldelat kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen. Trafikverket kan mot denna bakgrund inte anses ha följt järnvägslagen vid sin kapacitetstilldelning. Det innebär att Trafikverket inte tillämpat de i järnvägslagen stipulerade stegen med frivillighet, samordning, tvistlösning, överbelastning och tillämpning av prioriteringskriterier. Trafikverket har därmed inte behandlat SJ:s ansökan om infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

Vidare har Trafikverket inte i samordningsfasen eller i samband med tvistlösning dokumenterat och kommunicerat skälen till beslutet att avslå SJ:s begäran om tågläge 504. Trafikverket har inte heller dokumenterat och kommunicerat vilka avvägningar som gjorts inför beslutet att avslå SJ:s begäran om tågläge 504. Detta agerande innebär att det inte framgår om Trafikverket, i så stor utsträckning som möjligt, har tillmötesgått SJ:s ansökan om infrastrukturkapacitet och beaktat de ekonomiska konsekvenserna och andra förhållanden av betydelse för SJ som den förskjutna avgångs- och ankomsttiden medförde.

Trafikverkets agerande inför beslut och Trafikverkets beslut den 14 september 2012 vad avser SJ:s tåglägesansökan för tåg 504 kan mot denna bakgrund inte sägas stå i överensstämmelse med järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. SJ:s talan ska därför bifallas i denna del.

Trafikverket har anfört att grunden för behandlingen av aktuell tåglägesansökan var att SJ inte nyttjade kapaciteten i föregående tågplan. SJ har uppgett att outnyttjade tåglägen lämnats tillbaka och angett anledningen härtill. Oavsett hur det förhåller sig med detta har Trafikverket inte, vilket framgår av det ovan anförda, följt förfarandena enligt gällande författningar vid sin kapacitetstilldelning inför Tågplan 2013.

Trafikverket har i sin järnvägsnätsbeskrivning inte närmare angett information om lägsta nyttjandegrad eller hur icke nyttjade tåglägen kan komma att beaktas vid senare tilldelning av tågläge. Det innebär att förutsättningarna blir otydliga och därmed svåra att förhålla sig till för järnvägsföretag och annan sökande och att Trafikverket inte efterföljer kraven enligt 20 § i JvSFS 2005:1.


Uppgifter om infrastrukturens kapacitetsegenskaper ska framgå av beskrivningen av järnvägsnätet. Trångsektorplanerna som redovisas i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning är exempel på en del av järnvägsnätets kapacitetsegenskaper eftersom de i någon mån beskriver kapacitetstaket. Järnvägsnätsbeskrivningen ska ge järnvägsföretag och andra sökande transparenta och lika förutsättningar inför ansökan om infrastrukturkapacitet. Trafikverket kan också använda trångsektorplanerna som stöd för att i kapacitetstilldelningsprocessen se hur högt kapacitetsutnyttjandet är och när kapacitetstaket är nått. Det som sedan reglerar förfarandet vid olösta intressekonflikter om kapacitet är reglerat i 6 kap. järnvägslagen. Bestämmelserna i 6 kap. järnvägslagen om frivillig samordning, tvistlösning, överbelastning och prioriteringskriterier syftar till en likabehandling och förutsägbarhet där järnvägsföretagens behov och önskemål ska vara utgångspunkten.

I aktuellt fall har trångsektorplanen inte visat sig ha avgörande betydelse för kapacitetstilldelningen utan anledningen till att SJ inte fick det önskade tågläget har av Trafikverket angetts vara tidigare inte nyttjade tåglägen.

Trafikverket har rätt att använda trångsektorplaner som stöd och samordningsmedel i kapacitetstilldelningsprocessen. Transportstyrelsen har dock förståelse för att SJ har fått intryck av att trångsektorplanen varit styrande vid tilldelningen av tågläge för tåg 504; detta eftersom Trafikverket i kommentar till SJ angett att tåget inte inryms i trångsektorplanen.

I den slutliga handläggningen av detta ärende, som beslutats av väg- och järnvägsdirektören Birgitta Hermansson, har deltagit enhetschefen Heléne Jarefors och sektionschefen Åsa Tysklind, juristen Susanna Angantyr och handläggaren Nils Enberg, den senare föredragande.

Transportstyrelsens beslut kan överklagas (se bilaga).



Birgitta Hermansson
Väg- och järnvägsdirektör

Bilaga - Underrättelse om hur man överklagar beslut

Om företaget/Ni vill överklaga detta beslut skall företaget/Ni skriva till Transportstyrelsen under adressen:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 2 BORLÄNGE

Tala om vilket beslut som överklagas, t.ex. genom att ange ärendets beteckning (dvs. diarienumret). Tala också om hur och varför företaget/Ni anser att beslutet skall ändras.

Överklagandet skall ha kommit in till Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag företaget/Ni fick del av beslutet. Om klaganden är en part som företräder det allmänna skall överklagandet dock ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Transportstyrelsen skall sända överklagandet och handlingarna i ärendet till Förvaltningsrätten i Falun för prövning, om Transportstyrelsen inte självt ändrar beslutet på det sätt som önskas.

Behövs mer information om hur företaget/Ni skall gå tillväga, skriv eller ring till Transportstyrelsen.

Postadress: se ovan
E-post: jarnvag@transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503