



TSJ
2025-573

Järnvägsmarknadsrapporten 2024

Verksamheten vid det svenska regleringsorganet för järnvägsmarknaden

© Transportstyrelsen

Avdelning Väg och järnväg

Enhet Spårtrafik

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSJ 2025-573

Författare Hanna Lindgren

Månad År April 2025

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Denna rapport är den första i sitt slag och markerar inledningen av en årlig redovisning av Transportstyrelsens arbete inom järnvägsmarknadsområdet. Syftet är att ge en översikt över vår verksamhet, de ärenden vi har hanterat och de insatser vi genomfört under året. Genom att samla och redovisa denna information vill vi öka transparensen och förståelsen för vårt uppdrag samt hur Transportstyrelsen arbetar för att säkerställa en välfungerande järnvägsmarknad. Vi hoppas också att rapporten ska bidra till kunskapsspridning om de utredningar vi genomför och den praxis som utvecklas genom våra beslut.

Transportstyrelsen är det oberoende regleringsorganet för järnvägsmarknaden i Sverige. Vi har i uppdrag att utöva tillsyn, hantera tvister och övervaka marknaden för att säkerställa konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor för järnvägsföretag och andra sökande på järnvägsmarknaden.

Arbetet med rapporten har genomförts av medarbetare vid Transportstyrelsens sektion Marknad spårtrafik och speglar även insatser från andra delar av myndigheten såsom avdelning Juridik. Jag vill rikta ett stort tack till alla som har bidragit med sin expertis och sitt engagemang i framtagandet av denna rapport.

Borlänge, 17 april 2025

Carl von Utfall Kull
Sektionschef Marknad spårtrafik

Sammanfattning

Järnvägsmarknadsrapporten 2024 är den första rapporten i sitt slag där vi på Transportstyrelsen redogör för vår verksamhet som regleringsorgan för järnvägsmarknaden. Rapporten innehåller en beskrivning av ärenden som har varit vår huvudsakliga verksamhet under 2024. Vi blickar även ut i det internationella arbetet som vi utför i vår roll som regleringsorgan.

Under perioden har Transportstyrelsen tagit sex beslut inom tillsyn och tre beslut inom tvist. Ett av besluten har överklagats till förvaltningsrätten där Transportstyrelsen fick rätt. Tre av besluten inom tillsyn och alla beslut inom tvist har varit riktade mot Trafikverket som infrastrukturförvaltare eller tjänsteleverantör. Som Sveriges största infrastrukturförvaltare och en av de största tjänsteleverantörerna är Trafikverket en mycket viktig aktör för att järnvägsmarknaden ska fungera. Att Trafikverket är i fokus för Transportstyrelsens tillsynsverksamhet är därför naturligt.

Den svenska järnvägsmarknaden är en del av det gemensamma europeiska järnvägsområdet som bygger på gemensamma regler i det så kallade SERA-direktivet (Single European Railway Area). I det internationella samarbetet bidrar Transportstyrelsen bland annat till utveckling av EU-gemensamma regler på järnvägsmarknadsområdet och erfarenhetsutbytet mellan de europeiska regleringsorganen.

Vi planerar att denna rapport ska bli årligt återkommande. Syftet är att öka transparensen och förståelsen för vårt uppdrag samt hur Transportstyrelsen arbetar för att säkerställa en välfungerande järnvägsmarknad. Vi hoppas också att rapporten ska bidra till kunskapsspridning om de utredningar vi genomför och den praxis som utvecklas genom våra beslut. Vi börjar i mindre skala och ser fram emot att utveckla rapporten ytterligare inför nästa års publicering.

Summary

The 2024 Railway Market Report is the first of its kind in which the Swedish Transport Agency (Transportstyrelsen) presents our activities as the rail regulatory body in Sweden. The report provides an overview of the main cases we have handled during 2024, and also highlights our international engagements in our role as a regulatory body.

During the reporting period, the Swedish Transport Agency issued six supervisory decisions and handled three complaint cases. One of these decisions was appealed to the Administrative Court, which ruled in favour of the Swedish Transport Agency. Three of the supervisory decisions and all complaint decisions were directed towards the Swedish Transport Administration (Trafikverket), in its role as infrastructure manager or service facility operator. As Sweden's largest infrastructure manager and one of the largest service facility operators, Trafikverket plays a key role in ensuring the effective functioning of the railway market. It is therefore natural that Trafikverket is a primary focus of our supervisory activities.

The Swedish railway market is part of the broader European railway market, which is governed by common regulations under Directive 2012/34/EU establishing the Single European Railway Area. As part of our international cooperation, the Swedish Transport Agency contributes to the development of common EU rules and participates in the exchange of experience among European rail regulatory bodies.

Our ambition is to make this an annual report. The goal is to increase transparency and understanding of our role, and to show how the Swedish Transport Agency works to ensure a well-functioning railway market. We also hope the report will help spread knowledge about the investigations we carry out and the practices established through our decisions. We are starting on a modest scale and look forward to further developing the report ahead of next year's edition.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
SUMMARY	5
INNEHÅLL	6
1 INLEDNING	8
1.1 Kort om regleringen av järnvägsmarknaden	8
1.2 Transportstyrelsens uppdrag på järnvägsmarknaden	9
2 TILLSYN	10
2.1 Kapacitetstilldelning och infrastrukturförvaltarens avgifter	10
2.1.1 Trafikverkets bristande hantering av revisionsprocessen – föreläggande med hot om vite	10
2.1.2 Uppföljning av tillsyn över Trafikverkets införande av MPK – avslutat med hänsyn till förändrat beteende	12
2.2 Järnvägsrelaterade tjänster	12
2.2.1 Krav på bankgaranti – föreläggande med hot om vite	13
2.2.2 Avgifter för drivmotorström – avslutat utan åtgärd	14
2.2.3 Tillsyn över tjänsteleverantörers anläggningsbeskrivningar	15
2.3 Redovisning av järnvägsverksamhet	16
2.3.1 Särredovisning för offentliggörande – A-Train AB	17
2.4 Pågående tillsynsärenden	17
2.4.1 Tillsyn över Trafikverkets rangerbangårdar	17
2.4.2 Tillsyn över Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning	18
3 TVISTER	18
3.1 Avslutade ärenden	19
3.1.1 Kvalitetsavgiftssystemet	19
3.1.2 Oplanerade banarbeten	20
3.1.3 Uppställningskapacitet	21
4 MARKNADSÖVERVAKNING	22
5 INTERNATIONELLT SAMARBETE	22
5.1 ENRRB	23
5.2 IRG-Rail	24
5.3 SERAF	24
5.3.1 Undergrupp 1 Commercial conditions and infrastructure charges	24
5.3.2 Undergrupp 2 Consultation of stakeholders by rail Infrastructure Managers	25
5.3.3 Undergrupp 3 Report on the implementation of Directive 2012/34/EU	25

1 Inledning

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365) och ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av det så kallade SERA-direktivet (direktiv 2012/34/EU)¹ och godskorridorförordningen (förordning (EU) nr 913/2010)².

Transportstyrelsen är som tillsynsmyndighet utpekad i järnvägsmarknadslagen som det oberoende regleringsorgan som är etablerat enligt artikel 55 i SERA-direktivet och ska fullgöra dess uppgifter. Regleringsorganets huvudsakliga uppgifter är att utöva tillsyn, hantera tvister och övervaka att marknaderna för järnvägstjänster och järnvägstransporter fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.

Från och med verksamhetsåret 2024 ska Transportstyrelsen publicera en årlig rapport där vi beskriver vår verksamhet och de ärenden som avslutats under året. Detta är den första rapporten i sitt slag. Syftet är att ge järnvägsbranschen, andra myndigheter och allmänheten en bild av Transportstyrelsens samlade verksamhet på järnvägsmarknadsområdet. Genom denna rapport hoppas vi kunna sprida information om våra utredningar och den praxis som utvecklas i takt med att vi tar beslut inom vårt område.

1.1 Kort om regleringen av järnvägsmarknaden

Den järnvägsmarknad som avses i järnvägsmarknadslagen och som Transportstyrelsen har att utöva tillsyn över, är marknaden för *tillträde till järnvägsinfrastrukturen*. Järnvägsmarknaden är en marknad med så kallad sektorreglering eftersom den har karaktären av ett naturligt monopol, vilket innebär att den generella konkurrenslagstiftningen inte är tillräcklig för att begränsa monopolisternas marknadsmakt.

De centrala delarna av järnvägsmarknadslagstiftningen är att en *infrastrukturförvaltare* ska ge de som har rätt att utföra eller organisera trafik ett icke-diskriminerande och konkurrensneutralt tillträde till järnvägsinfrastrukturen. För användningen av järnvägsinfrastrukturen ska infrastrukturförvaltaren ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter som är samhällsekonomiskt effektiva. Även *tjänsteleverantörer* ska

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning). Smeknamnet "SERA"-direktivet kommer av den engelska titeln "...establishing a **single European railway area**...".

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

ge ett icke-diskriminerande tillträde till sina tjänsteanläggningar och tjänsterna i dessa, till avgifter som är icke-diskriminerande.

Eftersom det är viktigt att infrastrukturförvaltaren – som är monopolist – behandlar de sökande opartiskt och icke-diskriminerande så ställs krav på infrastrukturförvaltaren att säkerställa sitt oberoende. Om infrastrukturförvaltaren ingår i ett *vertikalt integrerat företag*, dvs. organisations- och bolagsstrukturer som innefattar både förvaltning av infrastruktur och utövande av trafik (t.ex. tillsammans med ett järnvägsföretag) så ställs särskilda krav om oberoende för att tilldelningen av infrastrukturkapacitet ska kunna ske icke-diskriminerande och konkurrensneutralt.

1.2 Transportstyrelsens uppdrag på järnvägsmarknaden

Transportstyrelsen har enligt järnvägsmarknadslagen och järnvägsmarknadsförordningen (2022:416) uppdraget att bidra till en välfungerande järnvägsmarknad. Transportstyrelsen utför uppdraget genom att:

- Utöva tillsyn för att säkerställa att lagar och regler efterlevs, med fokus på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor.
- Pröva tvister mellan aktörer på järnvägsmarknaden.
- Övervaka järnvägsmarknaden för att identifiera och åtgärda hinder för konkurrens och effektivitet.
- Samarbeta internationellt med andra regleringsorgan inom EES och Schweiz för att harmonisera tillämpningen av unionslagstiftning och utbyta erfarenheter om principer och rutiner för beslut.

Vårt arbete syftar till att skapa en järnvägsmarknad där järnvägsföretag och andra aktörer har rättvisa och transparenta förutsättningar att verka och konkurrera. Genom tillsyn, regelutveckling och marknadsövervakning arbetar vi för att:

- Motverka monopolistiskt beteende och säkerställa icke-diskriminerande tillträde till infrastruktur och tjänster.
- Säkerställa att avgifter som tas ut av infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer är rimliga och transparenta.
- Övervaka att marknader för järnvägstjänster fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.
- Kontrollera att användningen av offentliga medel inte snedvrider konkurrensen.

Transportstyrelsen bidrar också till utvecklingen av både nationella och internationella regelverk och erbjuder expertstöd i olika forum.

2 Tillsyn

I detta kapitel beskriver vi de tillsynsärenden som avslutats under 2024 och början av 2025 inklusive domstolsärenden. Vi redovisar även våra pågående ärenden inom järnvägsmarknadstillsynen.

2.1 Kapacitetstilldelning och infrastrukturförvaltarens avgifter

En infrastrukturförvaltare ska på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt och mot en avgift tilldela sökande infrastrukturkapacitet. Infrastrukturförvaltaren ska upprätta en järnvägsnätsbeskrivning som ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och användning av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. Infrastrukturförvaltaren ska sedan ta fram en tågplan med utgångspunkt i de ansökningar som kommit in. Bestämmelserna om tilldelning av kapacitet finns i 7 kapitlet järnvägsmarknadslagen. Vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten ska infrastrukturförvaltaren även följa tidsplanen i bilaga VII till SERA-direktivet.

Infrastrukturförvaltaren ska ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen, enligt bestämmelserna i 8 kapitlet järnvägsmarknadslagen. Avgiften för kapacitet ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon (en s.k. marginalkostnadsbaserad avgift). Infrastrukturförvaltaren får dock för att uppnå kostnadstäckning ta ut högre avgifter om det är förenligt med ett samhällsekonomisk effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

2.1.1 Trafikverkets bristande hantering av revisionsprocessen – föreläggande med hot om vite

Trafikverket ansvarar för att årligen ta fram en tågplan för den svenska järnvägen, där det framgår hur järnvägstrafiken i form av tåglägen och banarbeten är planerade för det kommande året. I den fastställda tågplanen är inte alla tåglägen anpassade till de planerade banarbetena och de sökande vet alltså inte vid tågplanens fastställande hur deras möjligheter att köra sina tåg vid dessa banarbeten ser ut. Istället anpassar Trafikverket tåglägena kontinuerligt i innevarande tågplan i den s.k. revisionsprocessen.

Trafikverkets revisionsprocess måste följa reglerna om tidsfrister för banarbeten i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 (bilaga VII till SERA-direktivet). I punkt 12 anges att infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena för persontåg

senast fyra månader, och för godståg senast en månad, före början av kapacitetsbegränsningen, om inte infrastrukturförvaltaren och de berörda sökande kommer överens om en kortare tid. I järnvägsnätsbeskrivningen för tågplan 2023 (JNB 2023) har Trafikverket valt att tillämpa en gemensam tidsgräns på 18 veckor för alla tåg. I JNB 2024 har denna tidsgräns justerats till fyra månader innan trafikering.

Revisionsprocessen har betydelse för järnvägsföretagens behov av till exempel planering av personalscheman och trafikomlopp, att kunna ge besked till godskunder om möjligheten att leverera gods enligt plan samt möjligheten att sälja biljetter till resenärer i god tid innan avgång. Våren 2022 kulminerade Trafikverkets problem med revisionsprocessen då de för vissa planerade banarbeten levererade detaljerade körplaner till järnvägsföretagen först sju dagar innan avgång. Media rapporterade att resenärer möttes av ”banarbeten planeras” till ett stort antal avgångar när de ville köpa biljetter.

Med anledning av de stora problemen våren 2022 förelade³ Transportstyrelsen Trafikverket att säkerställa att revisionsarbetet för tågplan 2023 skulle följa villkoren i JNB 2023. Om Trafikverket inte skulle leva upp till föreläggandet så skulle Transportstyrelsen kunna följa upp med ett nytt föreläggande förenat med vite.

Transportstyrelsen har valt att följa upp föreläggandet 2022 i ett nytt tillsynsärende som omfattat både tågplan 2023 och tågplan 2024.⁴ Resultatet från tillsynen visar att Trafikverket ännu inte har lyckats leverera anpassade körplaner enligt de lagstadgade tidsfristerna. Transportstyrelsen förelade därför Trafikverket den 18 mars att tillhandahålla detaljerade uppgifter om erbjudna tåglägen i enlighet med tidsfristerna i bilaga VII, eller i enlighet med de villkor som Trafikverket satt upp i JNB ifall dessa är mer ambitiösa än tidsfristerna i bilaga VII. Trafikverket föreläggs också att leverera skriftliga underlag till Transportstyrelsen som styrker att föreläggandet efterlevts.

Trots att Trafikverket under T23 och T24 inte levt upp till kraven så har de successivt förbättrat sina leveranser i sådan omfattning att ett föreläggande förenat med vite inte kan anses vara befogat. Transportstyrelsen har dock förbehållit rätten att kunna förena ett uppföljande föreläggande med vite.

³ TSJ 2022-2154

⁴ Anledningen till att tillsynen utökades till att omfatta tågplan 2024 var på grund av att föreläggandet 2022 riktade in sig på att TRV skulle förhålla sig till Trafikverkets egna tidsfrister i JNB. Transportstyrelsen ansåg senare att det var mer lämpligt att rikta in tillsynen på de lagstadgade tidsfristerna som finns i bilaga VII för att få större effekt i ett eventuellt föreläggande som kunde förenas med vite.

2.1.2 Uppföljning av tillsyn över Trafikverkets införande av MPK – avslutat med hänsyn till förändrat beteende

Transportstyrelsen genomförde under perioden maj 2022 till februari 2023 tillsyn över Trafikverkets arbete med tågplan 2023 (T23). Arbetet med T23 kantades av problem i och med Trafikverkets införande av det nya planeringsverktyget Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK). Vid tillsynen identifierades ett antal brister och Transportstyrelsen beslutade den 10 februari 2023 att förelägga Trafikverket att vidta åtgärder för att avhjälpa bristerna.⁵

En av åtgärds punkterna i föreläggandet (besluts punkt 2) innefattade att Trafikverket vid framtagandet av tågplan 2024 skulle följa tidsfristerna om att

- a) offentliggöra ett förslag till tågplan senast fyra månader efter sista dag för ansökan om infrastrukturkapacitet i enlighet med punkt 5 i bilaga VII till SERA-direktivet,
- b) ge berörda parter minst en månad att yttra sig över förslaget till tågplan i enlighet med 6 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen (2004:519), samt
- c) uppdatera utkastet till tågplan senast den 9 november 2023 i enlighet med punkt 6 i bilaga VII till SERA-direktivet.

Respektive besluts punkt förenades med vite om 8 miljoner kronor.

I uppföljningen av föreläggandet kunde Transportstyrelsen konstatera att Trafikverket i sitt arbete med tågplan 24 hade levt upp tidsfristerna i besluts punkt 2. Transportstyrelsen kunde därför avsluta tillsynen avseende besluts punkt 2.

2.2 Järnvägsrelaterade tjänster

En tjänsteleverantör ska på ett icke-diskriminerande sätt ge tillträde till anläggningar för så kallade grundläggande tjänster och tillgång till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar. Exempel på sådana anläggningar för tjänster är stationer för passagerare, godsterminaler, rangerbangårdar och sidospår för uppställning. Avgiften för grundläggande tjänster får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten med ett tillägg av en rimlig vinst.

Bestämmelserna om järnvägsrelaterade tjänster finns i 9 kapitlet i järnvägsmarknadslagen. Där regleras även så kallade tilläggs- och extra tjänster såsom tillhandahållande av drivmotorström och

⁵ TSJ 2021-3031

telekommunikationstjänster. Dessa ska tillhandahållas av en tjänsteleverantör på ett icke-diskriminerande sätt om de redan tillhandahålls en sökande. Om tjänsteleverantören är ensam om att leverera tjänsten på järnvägsmarknaden så får inte heller denna avgift överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten med ett tillägg av en rimlig vinst.

Ytterligare bestämmelser om tillträde till järnvägsrelaterade tjänster finns i genomförandeförordning (EU) 2017/2177⁶.

2.2.1 Krav på bankgaranti – föreläggande med hot om vite

Under hösten 2023 fick Transportstyrelsen via media kännedom om att en tjänsteleverantör i form av en terminaloperatör hade ställt krav på ett sökande järnvägsföretag om en bankgaranti på två miljoner kronor för att få tillträde till godsterminalen och tjänsterna däri. Detta krav riskerade att strida mot bestämmelserna om tillträde till tjänster då en finansiell garanti endast får avkrävas den sökande om denne upprepade gånger har underlåtit att betala för redan beviljade och utnyttjade tillträdesrättigheter.⁷

Transportstyrelsen kontaktade därför den sökande och terminaloperatören. Både den sökande och terminaloperatören bekräftade att terminaloperatören hade avkrävt en bankgaranti från den sökande och att den sökande inte hade underlåtit att betala för beviljade och utnyttjade tillträdesrätter.

Terminaloperatören ansåg dock att de hade fog för bankgarantin då den sökande var en större intressent i ett konkursbo och därmed riskerade att behöva ställa in sina betalningar. Terminaloperatören ansåg att kravet på bankgaranti var branschpraxis. I december 2023 inledde således Transportstyrelsen en tillsyn över terminaloperatören.

Transportstyrelsen fattade i mars 2024 beslut med föreläggande om att terminaloperatören omedelbart skulle upphöra med att begära finansiell garanti av den sökande. Om föreläggandet inte skulle följas skulle Transportstyrelsen komma att fatta beslut om ett nytt föreläggande som kunde förenas med vite.⁸

Terminaloperatören överklagade Transportstyrelsens beslut till Förvaltningsrätten i Linköping. Förvaltningsrätten avlog överklagan i juni 2024.⁹ Domslutet överklagades inte till högre instans.

Den 20 september 2024 kunde Transportstyrelsen konstatera att terminaloperatören hade tagit bort kravet på bankgaranti.

⁶ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster.

⁷ Artikel 13.6 i genomförandeförordning (EU) 2017/2177.

⁸ TSJ 2023-1726

⁹ Mål nr 2396-24

2.2.2 Avgifter för drivmotorström – avslutat utan åtgärd

Transportstyrelsen har utfört en tillsyn över Trafikverkets tillhandahållande av tjänsten drivmotorström. Tillsynen utgjordes av två delar. Dels en uppföljning av ett tvistebeslut om ersättningsmodellen för el från återmatande bromsar. Dels en helhetsprövning av Trafikverkets avgiftsmodell i förhållande till tillämpliga bestämmelser. Utredningen visade att Trafikverkets hantering av återmatad el får anses vara tillfredsställande utifrån nuvarande tekniska förutsättningar att fastställa överföringsförluster vid återmatning. Utredningen visade också att avgiftsmodellen för drivmotorström inte överskrider kostnaden för att tillhandahålla tjänsten med påslag för en rimlig vinst; varken systemet i sin helhet eller den avgift som en enskild aktör möter. Det framkom heller inte att avgiftsmodellen för drivmotorström diskriminerar mellan aktörer. I oktober 2024 beslutade därför Transportstyrelsen att avsluta tillsynen utan åtgärd.¹⁰

Bakgrund och utredning

Trafikverket tillhandahåller som enda leverantör drivmotorström till de järnvägsföretag som trafikerar deras nät. För detta tar de ut en avgift från järnvägsföretagen som ska täcka Trafikverkets kostnader för att prissäkra elen och köpa in elen, inklusive deras interna och externa kostnader för att administrera elhandeln samt balanskraft. Sammantaget omsätter systemet ca 1,1–1,3 miljarder kronor per år.

Till grund för faktureringen ligger den förbrukade volymen el. Volymen kan antingen fastställas genom att mäta faktisk förbrukning med en elmätare som installerats direkt på fordonet, eller beräknas utifrån fordonsspecifika schablonvärden för förbrukning. Samtliga fordonstyper – vare sig de debiteras utifrån faktisk eller uppskattad förbrukning – debiteras även ett förlustpåslag vilket också är ett slags schablon som ska motsvara elöverföringsförlusterna mellan den el Trafikverket matar in i systemet och den el som järnvägsföretagen faktiskt använder. Vidare finns en rabatt för fordon försedda med s.k. återmatande bromsar. Dessa får en kompensation för att tekniken omvandlar energin vid inbromsning till el som förs tillbaka in i systemet och kan användas av andra tåg.

På grund av de olika schablonvärden som används i systemet uppstår ofrånkomligen en skillnad mellan Trafikverkets kostnader för att tillhandahålla tjänsten och de intäkter man fått genom att sälja elen. Skillnaden kommer av att den förbrukning som Trafikverket fakturerat inte exakt motsvarar den volym Trafikverket köpt in. Denna skillnad kallas volymdifferens och har de senaste fem åren varierat mellan överskott på ca 16 miljoner kronor och underskott på omkring 10 miljoner kronor, dvs en

¹⁰ TSJ 2023-1451

avvikelse – både upp eller ner – motsvarande som mest drygt en procent. Trafikverket har som mål att avgiftssystemet som helhet ska gå plus/minus noll och när året är slut fördelas därför volymdifferensen genom att fakturera eller kreditera de bolag vars förbrukning uppskattats med schablon och inte elmätare. Summan för volymdifferensen fördelas lika över dessa fordons samlade förbrukning.

Efter en begäran om tvistlösning från ett järnvägsföretag prövade Transportstyrelsen 2021 en tvist avseende delar av Trafikverkets avgiftsmodell för drivmotorström. I stora drag yrkade järnvägsföretaget att avgiftssystemet missgynnade fordon med elmätare. Man ansåg att schabloner för energiförbrukning för fordon som saknar elmätare var för låga och att förlustpåslag för överföringsförluster i systemet fördelades godtyckligt mellan olika fordonstyper. Järnvägsföretaget invände även mot hur volymdifferensen korrigerades för att inte generera en vinst eller förlust för Trafikverket. Järnvägsföretaget yrkade i tvisten också på att fordon med bromsar som genererar el som förs tillbaka in i systemet inte borde kompenseras för denna till 100 %, då det även där uppstår överföringsförluster.

Transportstyrelsen beslutade att Trafikverkets ersättningsmodell för el från järnvägsfordon med återmatande bromsar behövde korrigeras och grundas på ett objektivt och tillförlitligt underlag senast den 31 december 2022. I övrigt avslag Transportstyrelsen järnvägsföretagets yrkanden. Prövningen av tvisten gav dock Transportstyrelsen anledning att undersöka om Trafikverkets hantering av volymdifferensen (dvs. att den fördelas ut för att bli lika med noll) fick konsekvenser för enskilda bolag som stred mot regelverket; om de fick betala för höga avgifter eller att avgiftsnivåerna skilde sig åt på så sätt att de var diskriminerande. Transportstyrelsen inledde därför i oktober 2023 tillsynen av Trafikverkets avgiftsmodell för drivmotorström som nu avslutats utan åtgärd.

2.2.3 Tillsyn över tjänsteleverantörers anläggningsbeskrivningar

Transportstyrelsen har sedan några år tillbaka arbetat med tillsyn över tjänsteleverantörers anläggningsbeskrivningar. En iakttagelse i samband med tillsynen är att regelkännedomen hos tjänsteleverantörerna generellt är låg. Tillsynsverksamheten har därför inledningsvis behövt vara fokuserad på att informera om regelverket och därefter förmå tjänsteleverantörerna att upprätta och offentliggöra anläggningsbeskrivningar på Trafikverkets webbplats.

Under 2024 och fram till och med 31 mars 2025 har ett tillsynsärende gällande anläggningsbeskrivningar avslutats med anledning av att tjänsteleverantören under tillsynens gång publicerat sina tre anläggningsbeskrivningar för anläggningar i Hagalund, Malmö och

Göteborg. Tjänsterna inkluderar bland annat sanering av klotter, sanering efter påkörning, samt fekalietömning av persontåg.¹¹

Bakgrund

Värdet för järnvägsföretagen av rätten till infrastrukturtillträde på järnvägsnätets olika linjer för att bedriva tågtransporter är avhängigt möjligheten att få tillgång till vissa tjänster och anläggningar, då tåg behöver lastas och lossas, fordon rengöras och tekniskt underhållas. Det är också därför som EU-lagstiftningen sedan 2001 innehåller bestämmelser om tjänster till järnvägsföretag.

Med stöd av SERA-direktivets mandat har kommissionen beslutat genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster. Ett av genomförandeförordningens viktigare syften är att uppnå öppenhet när det gäller villkor för tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster. Förordningen kräver därför att de aktörer som betraktas som tjänsteleverantörer ska upprätta och offentliggöra en s.k. anläggningsbeskrivning.

Anläggningsbeskrivningen ska innehålla grundläggande information om anläggningen, viktigare installationer och de järnvägsrelaterade tjänster som tillhandahålls. Anläggningsbeskrivningen ska också innehålla de villkor som gäller för att få tillträde till anläggningen och de tjänster som tillhandahålls. Ett av förordningens uttalade syften är att motverka diskriminerande avgiftssättning. Anläggningsbeskrivningen ska därför innehålla information om avgifter för tillträde till och avgifter för användning av varje järnvägsrelaterad tjänst som tillhandahålls. Dessutom ska tjänsteleverantören informera om principerna för rabattsystem som tjänsteleverantören kan komma att tillämpa.

2.3 Redovisning av järnvägsverksamhet

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska särredovisa verksamheterna. Allmänna medel som betalas ut till en av dessa två verksamheter får inte föras över till den andra verksamheten. Ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter ska särredovisa verksamheterna. Särredovisningsrapporterna ska offentliggöras och syftet med bestämmelserna är att ge förutsättningar att upptäcka och motverka betalningsströmmar och korssubventionering mellan olika verksamheter inom ett företag.

¹¹ TSJ 2023-849

Allmänna medel är sådana som aktören fått från den offentliga förvaltningen. Det kan till exempel handla om reducerade banavgifter, omställningsstöd, korttidsstöd, sjuklönekostnader, lönebidrag eller andra statliga stöd och bidrag.

2.3.1 Särredovisning för offentliggörande – A-Train AB

A-Train är både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och ska därför särredovisa sin järnvägsverksamhet. För räkenskapsåret 2023 har Transportstyrelsen granskat A-Trains särredovisningsrapport utan anmärkningar och sedan publicerat rapporten på Transportstyrelsens hemsida.¹²

2.4 Pågående tillsynsärenden

2.4.1 Tillsyn över Trafikverkets rangerbangårdar

År 2021 fick en sökande avslag på sin ansökan till Trafikverket att få tillträde till Hallsbergs rangerbangård. Trafikverket motiverade avslaget med att de inte hade förutsättningar att tillmötesgå den sökandes önskemål. I praktiken innebar detta att det endast var Green Cargo som kunde få tillträde till att rangera på rangerbangården i Hallsberg.

Samma år mottog Konkurrensverket ett klagomål från ett järnvägsföretag avseende Green Cargo som hade avslagit järnvägsföretagets förfrågan om tillgång till rangeringstjänster. Konkurrensverket inledde en utredning om Green Cargo hade överträtt förbudet om missbruk av dominerande ställning, alternativt reglerna om konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet. Genom Konkurrensverkets utredning framkom att det förelåg konkurrensproblem på marknaden för rangering. Då Trafikverket hade lanserat ett initiativ avsett att avhjälpa de identifierade konkurrensproblemen på marknaden bedömde Konkurrensverket att det var lämpligt att låta Trafikverket implementera sitt initiativ och avslutade därför sin utredning.¹³

En tjänsteleverantör ska ge icke-diskriminerande tillträde till sin tjänsteanläggning. Eftersom Trafikverket är tjänsteleverantör för rangerbangården i Hallsberg så inledde Transportstyrelsen 2021 en tillsyn över Trafikverkets rangering. Inom ramen för tillsynen har Transportstyrelsen haft återkommande möten med Trafikverket för att följa

¹² <https://www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/til-dig-i-branschen/jarnvagsmarknaden/Ekonomisk-sarredovisning/Offentliggorande/>

¹³ Konkurrensverket beslut 2023-03-27, Dnr 363/2021.

<https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/konkurrens/beslut/avskrivningsbeslut/21-0363.pdf>

arbetet med initiativet med att avhjälpa de identifierade konkurrensproblemen.¹⁴

2.4.2 Tillsyn över Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning

Transportstyrelsen inledde den 7 mars 2024 tillsyn över Trafikverket för att granska om informationen i järnvägsnätbeskrivningen (JNB) gällande villkoren för tillträde till och användning av järnvägsinfrastrukturen är förenlig med gällande regelverk. Syftet med tillsynen är att identifiera eventuella brister som riskerar att få negativa konsekvenser för järnvägsmarknaden.

I tillsynen har Transportstyrelsen valt att ha mycket dialog med Trafikverket om innehållet i JNB. Genom att under tillsynens gång diskutera identifierade brister och förbättringsområden med Trafikverket har förhoppningen från Transportstyrelsens sida varit att några av dessa skulle kunna åtgärdas direkt, utan ett föreläggande från tillsynsmyndighetens sida. Transportstyrelsens långsiktiga syfte med detta tillvägagångssätt har varit att hos Trafikverket lyfta medvetenheten om hur viktig JNB är för järnvägsmarknadens funktionssätt.

Transportstyrelsen och Trafikverket hade tre diskussionsmöten i april 2024 för att Transportstyrelsen skulle få en ökad förståelse för de bakomliggande orsakerna till innehållet i JNB. Transportstyrelsen identifierade sedan vissa frågor för fortsatt utredning samt ett antal möjliga förbättringsområden i JNB. Ett skriftligt underlag med identifierade brister och förbättringsområden kommunicerades med Trafikverket inför ett dialogmöte den 6 november 2024.

Tillsynen förväntas få ett avslut under våren 2025.

3 Tvister

Enligt 10 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen kan en sökande hänskjuta en tvist till Transportstyrelsen om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare, en tjänsteleverantör eller ett vertikalt integrerat företag står i överensstämmelse med 4-9 kap. järnvägsmarknadslagen, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter.

I detta kapitel beskriver vi de tvister som avslutats under 2024 inklusive domstolsärenden ifall våra beslut överklagats till högre instans.

¹⁴ TSJ 2021-4927

3.1 Avslutade ärenden

3.1.1 Kvalitetsavgiftssystemet

Den 12 oktober 2023 lämnade ett järnvägsföretag in en begäran om prövning av tvist till Transportstyrelsen avseende Trafikverkets beslut om att för tågplan 2023 och 2024 sätta ner kvalitetsavgiften för akut inställda tåg till noll kronor. Transportstyrelsen tog beslut i ärendet den 5 mars 2024.

Kvalitetsavgiftssystemet är ett ekonomiskt incitamentssystem som syftar till att öka punktligheten, minska driftstörningar och höja kvaliteten i järnvägssystemet. Kvalitetsavgiftssystemet omfattar förseningar (merförseningar) och inställda tåg (akut ändrade eller inställda tåg och ändrade eller inställda tåg). Trafikverkets beslut berodde på att det fanns felaktig och saknad data gällande inställelserna. De uppgifter som skulle ligga till grund för reglering av kvalitetsavgifterna för akut inställda tåg kunde därmed inte kvalitetssäkras. Grundorsaken var störningar som uppkommit vid införandet av Trafikverkets nya planeringssystem MPK.

Järnvägsföretaget yrkade i första hand att Trafikverket skyndsamt skulle kvalitetssäkra sina data för att kunna beräkna avgifterna på ett korrekt sätt, även retroaktivt. I andra hand yrkade järnvägsföretaget att Trafikverket skulle ta fram en beräkningsmall för schablonberäkning av avgifterna till dess att avgifterna kunde beräknas på ett korrekt sätt. Om det inte var möjligt för Trafikverket att kompensera järnvägsföretaget med skälig ersättning genom schablonberäkning skulle skadestånd utgå istället. Järnvägsföretaget menade att kvalitetsavgifter för akut inställda tåg ska delvis kompensera för tappade intäkter som uppstår för järnvägsföretaget när produktion inte kan genomföras. Trafikverket bestred yrkandena.

Transportstyrelsen konstaterade i sitt beslut att Trafikverkets beslut att sätta ned kvalitetsavgiften till noll inte var i överensstämmelse med järnvägsmarknadslagen, liksom Trafikverkets system för att rapportera och registrera avvikelser. Trafikverket skulle därför säkerställa att det går att ta fram korrekt underlag gällande akut inställda tåg så snart som möjligt och senast i samband med att tågplan 2025 träder i kraft.

Däremot ansåg inte Transportstyrelsen att det var möjligt att bifalla järnvägsföretagets yrkande om retroaktiv kvalitetssäkring eller schablonberäkning. Motiveringen var att det skulle strida mot kvalitetsavgiftssystemets syfte: att ge incitament för parter att minska driftsstörningar, höja kvaliteten i järnvägssystemet samt bättre planera och utföra sin verksamhet i gällande tågplan.

Transportstyrelsen avvisade även yrkandet om skadestånd med motiveringen att det inte kan prövas inom ramen för tvist enligt järnvägsmarknadslagen.¹⁵

3.1.2 Oplanerade banarbeten

Den 22 juli 2024 lämnade ett järnvägsföretag in en begäran om prövning av tvist till Transportstyrelsen avseende Trafikverkets beslut den 26 juni 2024 att utföra underhållsåtgärder på sträckan Säffle-Värmlands Bro, närmare bestämt på Byälvsbron, den 3–5 september 2024 med totalt trafikavbrott som följd. Transportstyrelsen tog beslut i ärendet den 27 augusti 2024.

För att göra det möjligt för sökande att anpassa sin verksamhet och sina transportbehov till kapacitetsbegränsningar, bör de få tidig information om kommande banarbeten. Därför ska infrastrukturförvaltaren följa de krav och den tidsplan som finns i bilaga VII till SERA-direktivet. När i tid som infrastrukturförvaltaren ska informera om kapacitetsbegränsningen beror på banarbetets omfattning och dess påverkan på trafiken. Enligt punkt 14 i bilaga VII får en infrastrukturförvaltare besluta att inte tillämpa tidsfristerna i punkterna 8-12 i bilaga VII bl.a. om kapacitetsbegränsningen är nödvändig för att återställa säker tågtrafik. Det aktuella underhållsarbetet och det medföljande trafikstoppet var inte fastställt i gällande tågplan. Trafikverket ansåg att underhållsåtgärderna på Byälvsbron var nödvändiga då skicket hade föranlett flera besiktningsanmärkningar och kunde få allvarliga säkerhetsksekvenser. Därav hastighetsbegränsningen från 70 till 40 km/h sedan en tid tillbaka.

Järnvägsföretaget yrkade på att Trafikverket inte skulle få genomföra det oplanerade banarbetet, samt att Trafikverket ska följa sina egna processer och inte tvinga in oplanerade banarbeten. De ansåg att banarbeten planeras in i sent skede med "nödkortet" att det är en säkerhetsfråga. Om det verkligen är en säkerhetsfråga ansåg järnvägsföretaget att banan skulle stängas omgående och inte ett antal veckor eller månader framåt i tiden. Järnvägsföretaget lyfte fram konsekvensen av att 21 godståg inte skulle kunna framföras enligt plan och skulle drabba godskunderna hårt, vilket inte var acceptabelt med så kort framförhållning. Trafikverket bestred yrkandena.

Transportstyrelsen kunde konstatera att Trafikverket inte hade känt till behovet av underhållsåtgärder vid fastställelse av tågplan 2024 och att det därför var korrekt att banarbetet inte skulle planeras i den så kallade revisionsprocessen. Transportstyrelsen fann inte heller skäl att ifrågasätta Trafikverkets bedömning att en reparation av banan var nödvändig för att återställa säkerheten i enlighet med punkt 14 i bilaga VII. Transportstyrelsen

¹⁵ TSJ 2023-1449

avslog därför järnvägsföretagets alla yrkanden. Däremot hade Trafikverket brutit mot kraven på sökandes rätt till samråd och information. Trafikverket hade kännedom om banans dåliga skick redan i december 2023, men samrådde med sökande först i juni 2024. Transportstyrelsen beslutade därför att Trafikverket ska säkerställa att samråd sker omedelbart vid varje tillfälle då de tidsfrister som anges i punkterna 8-12 i bilaga VII inte tillämpas.¹⁶

3.1.3 Uppställningskapacitet

Den 21 augusti 2024 lämnade ett järnvägsföretag in en begäran om prövning av tvist till Transportstyrelsen avseende Trafikverkets hantering av uppställningskapacitet vid framtagandet av tågplan 2025. Transportstyrelsen tog beslut i ärendet den 3 december 2024.

På den svenska järnvägsmarknaden har Trafikverket rollen både som infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör. Det innebär att Trafikverket träffas av krav som gäller för såväl infrastrukturförvaltare som tjänsteleverantörer. I dessa roller är Trafikverket skyldig att ha förfaranden för ansökan och tilldelning av kapacitet för tillträde till infrastruktur respektive anläggningar för tjänster. Av regelverket för tjänster framgår att infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer, om det är nödvändigt, ska samarbeta för att säkerställa att tilldelning av infrastrukturkapacitet och kapacitet i anläggningar för tjänster är förenliga. Trafikverket har valt att hantera tilldelning av kapacitet till anläggningar för tjänster inom ramen för den tågplaneprocess i vilken tilldelning av infrastrukturkapacitet hanteras. Information om tilldelning av infrastruktur- och tjänstekapacitet finns i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning (JNB).

Järnvägsföretaget ville att Transportstyrelsen skulle pröva om Trafikverket följt tidsfristerna i JNB vid hanteringen av uppställningskapacitet under framtagandet av tågplan 2025. Järnvägsföretaget ansåg att Trafikverket hade agerat i strid med JNB genom att inte hantera all uppställningskapacitet i förslaget till tågplan, vilket gjort att det saknats möjlighet till samordning och tvist. Järnvägsföretaget ansåg också att Trafikverket agerat i strid med JNB genom att neka järnvägsföretaget möjlighet att tvista om uppställningskapacitet.

Trafikverket vidgick att all uppställningskapacitet inte var planerad i sin helhet vid tidpunkten när förslaget till tågplan publicerades och att detta inte var i överensstämmelse med vad som angetts i JNB. Däremot ansåg Trafikverket att alla sökande haft möjlighet till samråd och samordning i enlighet med JNB samt att uppställningskapacitet inte omfattas av den tvistlösningsprocess som avser tåglägen och att detta framgår av JNB.

¹⁶ TSJ 2024-941

Transportstyrelsen ansåg att Trafikverket hade rätt gällande tvistlösningsprocessen, att det inte finns krav på en sådan vad gäller uppställningskapacitet och att inget annat heller hade framkommit av JNB. Däremot kunde Transportstyrelsen konstatera att Trafikverket inte följt tidsfristerna i JNB 2025 vid hanteringen av uppställningskapacitet under framtagandet av tågplan 2025. Detta genom att inte redovisa fördelningen av all uppställningskapacitet i samband med förslaget till tågplan och att inte hantera samtliga ansökningar inom ramen för samordningsprocessens tidsplan. Agerandet var i strid med kravet på icke-diskriminerande tillhandahållande av grundläggande tjänster i 9 kap. 1 § järnvägsmarknadslagen.¹⁷

4 Marknadsövervakning

Enligt järnvägsmarknadsförordningen ska Transportstyrelsen övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. Transportstyrelsen ska enligt järnvägsmarknadsförordningen även regelbundet, åtminstone vartannat år, inhämta information från företrädare för användare av tjänster för godstransport och persontrafik om deras syn på hur järnvägsmarknaden fungerar. Denna uppgift resulterar i de regelbundet återkommande rapporterna Resenärers syn på järnvägsmarknaden och Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden. För närvarande pågår arbetet med bägge rapporterna vilka ska publiceras under 2025.

5 Internationellt samarbete

Enligt järnvägsmarknadsförordningen ska Transportstyrelsen i egenskap av regleringsorganet för järnvägssektorn samarbeta nära med övriga regleringsorgan inom EES och Schweiz och utbyta information om arbetet och om principer och rutiner för beslut, framför allt i fråga om att tolka införlivad unionslagstiftning. I enlighet med SERA-direktivet sörjer Europeiska kommissionen för det nätverk som ska användas för detta syfte, European Network for Rail Regulatory Bodies (ENRRB).

Medan ENRRB leds av kommissionen och sammanträder med varierande förekomst så har regleringsorganen startat ett samarbete genom Independent Regulatory bodies Group – Rail (IRG-Rail) där det mer dagliga samarbetet mellan regleringsorganen äger rum.

Kommissionen startade under 2023 upp ett nytt forum, Single European Rail Area Forum (SERAF), en så kallad expertgrupp under kommissionen

¹⁷ TSJ 2024-1005

där regleringsorganen är delaktiga vid sidan av andra olika europeiska företrädare för järnvägsbranschen, myndigheter, medlemsstater m.fl.

En fråga som har genomsyrt alla organisationers arbete under 2024 har varit kommissionens förslag till ny järnvägskapacitetsförordning¹⁸ som publicerades sommaren 2023 och sedan dess förhandlats i EU:s institutioner. Förslaget till kapacitetsförordning ersätter dagens regler om tilldelning av infrastrukturkapacitet i avsnitt 3 i SERA-direktivet (7 kap. järnvägsmarknadslagen). Förslaget ersätter också godskorridorförordningen. I arbetet med förhandlingarna ger Transportstyrelsen stöd till regeringskansliet.

5.1 ENRRB

Kommissionen har under 2024 bjudit in till två ENRRB-möten, i maj och december. Mötena har som brukligt innehållit informationsutbyte där kommissionen informerat om pågående aktiviteter och regelutvecklingsarbeten medan regleringsorganen berättat om den senaste utvecklingen på deras respektive nationella järnvägsmarknader. Utöver det har det pågående arbetet med järnvägskapacitetsförordningen och kommissionens pågående utvärdering av SERA-direktivet (se mer under SERAF) präglat dagordningarna.

Ett ämne som hanteras i SERA-utvärderingen och där Transportstyrelsen bidragit till diskussionerna är det *ekonomiska jämviktstestet*.

Medlemsstaterna i EU får välja att använda testet när järnvägsföretag vill öppna kommersiell persontrafik på linjer där det redan finns upphandlad persontrafik.¹⁹ Syftet med testet är att skydda den upphandlade trafiken från ny trafik som kan förstöra den ekonomiska jämvikten genom att försämra möjligheten till intäkter för den befintliga trafiken. Testet anses av många regleringsorgan vara ett hinder för nya aktörer eftersom de måste anmäla sin avsikt att starta ny trafik redan 18 månader innan trafikstart.

Transportstyrelsen delade på mötet i maj med sig av erfarenheterna av att *inte* tillämpa testet och att den upphandlade trafiken i Sverige trots detta inte har trängts ut av ny kommersiell trafik.

¹⁸ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010 - COM(2023) 443 final

¹⁹ Artikel 11 i direktiv 2012/34/EU och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1795 av den 20 november 2018 om fastställande av förfarandet och kriterier för tillämpningen av bedömningen av ekonomisk jämvikt i enlighet med artikel 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU.

5.2 IRG-Rail

Under 2024 var Transportstyrelsen ordförande för IRG-Rail. Under året har vi lett nätverkets arbete med att främja en konkurrenskraftig, effektiv och hållbar järnvägsmarknad i Europa.²⁰

En viktig fråga som har präglat nätverkets arbete har varit EU:s förhandlingar om en ny kapacitetsförordning, som ska förändra hur järnvägens kapacitet planeras och fördelas. IRG-Rail har bland annat arbetat för att säkerställa att regleringsorganen får en tydlig och ändamålsenlig roll i den framtida processen. Vi har även bidragit med expertis till EU-kommissionens översyn av SERA-direktivet, som reglerar förutsättningarna för en gemensam europeisk järnvägsmarknad.

Utöver lagstiftningsfrågor har IRG-Rail fortsatt att utveckla marknadsövervakning, analysera avgifter för tillträde till järnvägsinfrastruktur och tjänsteanläggningar, samt kartlägga utmaningar kopplade till digitalisering och ERTMS-utbyggnad. Ett konkret initiativ som Transportstyrelsen tog under året var lanseringen av en intern databas över frågor och svar inom nätverket, som ska förbättra kunskapsutbytet mellan nätverkets medlemmar.

Under 2024 arrangerade Transportstyrelsen två plenum i Sverige, där regleringsorgan från ca 30 länder samlades. Vi har också haft en aktiv dialog med externa aktörer, inklusive EU-kommissionen och branschorganisationer som RNE, CER och FTE, för att lyfta regleringsperspektivet i europeiska järnvägsfrågor.

I januari 2025 tog det spanska regleringsorganet över ordförandeskapet i IRG-Rail.

5.3 SERAF

SERAF har under 2024 haft tre aktiva undergrupper och två plenum där undergruppernas arbete presenterats och diskuterats. Kommissionen har även använt plenum för att informera om det pågående arbetet med järnvägskapacitetsförordningen och olika initiativ såsom höghastighetsjärnväg och gränsöverskridande persontransporter.

5.3.1 Undergrupp 1 Commercial conditions and infrastructure charges

Syftet med undergruppen är att tillhandahålla expertis och råd till kommissionen om genomförandet av ekonomiska incitament genom konceptet ”commercial conditions” (*affärsregler*) samt om tillämpningen av metoder för avgifter. I väntan på att kommissionen ska publicera nya

²⁰ Se även IRG-Rails årsrapport 2024, <https://irg-rail.eu/irg/documents/annual-reports/437,2024.html>.

riktlinjer för avgiftsuppräknningar (ibland kallade ”särskilda avgifter” i Sverige) så har gruppen fokuserat på arbetet med affärsregler.

Med affärsregler menas ett system som ger järnvägsmarknadens aktörer incitament att minimera antalet ändringar av tåglägen efter att de tilldelats. Infrastrukturförvaltaren ska inte ställa in tilldelad kapacitet och de sökande ska inte överboka kapacitet som de sedan lämnar tillbaka. Kommissionen har föreslagit ett sådant (ersättnings-)system i kapacitetsförordningen, men infrastrukturförvaltarna förväntas förfina systemet i samråd med användarna av järnvägen. Undergruppen har utsett rapportörer som ska ta fram en rapport till SERAF plenum i juni 2025.

Transportstyrelsen finns representerad i undergruppen och har deltagit i diskussionerna.

5.3.2 Undergrupp 2 Consultation of stakeholders by rail Infrastructure Managers

Syftet med undergruppen är att tillhandahålla expertis till kommissionen om mekanismer för infrastrukturförvaltarnas samråd med intressenter under kapacitetstilldelningsprocessen. Arbetet ska reflektera utvecklingen av gemensamma processer och strukturer för samråd med intressenter på olika nivåer i processerna för kapacitetstilldelning, trafikledning och resultatgranskning (performance review).

Under 2024 har arbetet i undergruppen till stor del handlat om att utarbeta praktiska förfaranden för processer som beräknas tillkomma genom kapacitetsförordningen. Gruppens fokus för närvarande är att ta fram gemensamma ståndpunkter rörande samråd av de europeiska ramverken som ska upprättas som en del av kapacitetsförordningen samt samråd om tåglägen som sträcker sig över flera järnvägsnät.

Transportstyrelsen finns representerad i undergruppen och har deltagit i diskussionerna.

5.3.3 Undergrupp 3 Report on the implementation of Directive 2012/34/EU

Enligt artikel 63.1 i SERA-direktivet²¹ ska kommissionen senast den 31 december 2024 utvärdera direktivets effekter på järnvägssektorn och lämna en rapport. Syftet med undergruppens arbete har varit att bistå

²¹ Rapporten ska särskilt utvärdera utvecklingen av järnvägstrafik med höghastighetståg och bedöma om det förekommer diskriminerande förfaranden när det gäller tillträde till höghastighetslinjer. Kommissionen ska överväga om det är nödvändigt att lämna lagstiftningsförslag. Kommissionen ska senast samma datum bedöma om det fortfarande förekommer diskriminerande förfaranden eller andra typer av snedvridningar av konkurrensen i förhållande till infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag. Kommissionen ska, om så är lämpligt, lämna lagstiftningsförslag.

kommissionen i utvärderingen genom att skicka ut enkäter till gruppmedlemmarna och sammanställa resultatet i en rapport.

Till höstens plenum den 5 december 2024 hade undergruppens rapport ännu inte färdigställts. Kommissionen - som enligt direktivet skulle vara färdiga med sin utvärdering senast den 31 december - valde därför att använda sig av enkätsvaren som inspel till deras utvärdering.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503