



TSJ  
2026-330

# Järnvägsmarknadsrapporten 2025

Verksamheten vid det svenska regleringsorganet för järnvägsmarknaden

© Transportstyrelsen

Avdelning Väg och järnväg  
Enhet Spårtrafik

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSJ 2026–330  
Författare Hanna Lindgren  
Månad År April 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

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.

Syftet med denna rapport är att ge en översikt över den verksamhet, de ärenden vi har hanterat och de insatser vi har genomfört under året i rollen som regleringsorgan för järnvägsmarknaden. 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 kunskapspridning om de utredningar vi genomför och den praxis som utvecklas genom våra beslut.

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, 13 april 2026

Carl von Utfall Kull  
Sektionschef Marknad spårtrafik

## Sammanfattning

Järnvägsmarknadsrapporten 2025 är den andra 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 2025. Vi blickar även ut i det internationella arbetet som vi utför i vår roll som regleringsorgan.

Under perioden har Transportstyrelsen tagit fyra beslut inom tillsyn och två beslut inom tvist. Två av besluten inom tillsyn och bägge besluten 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.

Under de senaste åren har vårt internationella arbete varit fokuserat på EU-förhandlingarna om den nya järnvägskapacitetsförordningen som ska ersätta de nuvarande reglerna om kapacitetstilldelning. Förordningen förväntas träda i kraft under första halvan 2026 och vi redogör därför för vilka förändringar som kommer med det nya regelverket.

Syftet med denna rapport 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.

## Summary

The Railway Market Report 2025 is the second report of its kind in which the Swedish Transport Agency (Transportstyrelsen) presents our activities as the rail regulatory body in Sweden. The report describes the cases that have constituted our main activities during 2025. It also provides an outlook on the international work carried out in our role as a regulatory body.

During the period, the Swedish Transport Agency adopted four supervisory decisions and two complaint decisions. A majority of our decisions were addressed to the Swedish Transport Administration (Trafikverket) in its role as infrastructure manager or as service facility operator. In these roles, 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 European railway market, which is governed by common rules laid down in 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 in the railway market area and participates in the exchange of experience between European rail regulatory bodies.

In recent years, our work in international fora has focused on the EU negotiations on the new rail capacity regulation replacing the current rules on capacity allocation. The regulation is expected to enter into force in the first half of 2026, and we therefore describe the changes introduced by the new regulatory framework.

The purpose of this report is to increase transparency and understanding of our mandate, as well as of how the Swedish Transport Agency works to ensure a well-functioning railway market. The report is also intended to contribute to the spreading of knowledge regarding the investigations we carry out and the practice developed through our decisions.

## Innehåll

<b>FÖRORD</b> .....	<b>3</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>4</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>5</b>
<b>INNEHÅLL</b> .....	<b>6</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>8</b>
1.1 Kort om regleringen av järnvägsmarknaden .....	8
1.2 Transportstyrelsens uppdrag på järnvägsmarknaden .....	9
<b>2 TILLSYN</b> .....	<b>10</b>
2.1 Kapacitetstilldelning och infrastrukturförvaltares avgifter .....	10
2.1.1 Trafikverkets bristande hantering av revisionsprocessen –avslutat med hänsyn till förändrat beteende .....	10
2.2 Järnvägsrelaterade tjänster.....	11
2.2.1 Tillsyn över Trafikverkets rangerbangårdar – föreläggande med hot om vite.....	12
2.2.2 Tillsyn över tjänsteleverantörers anläggningsbeskrivningar .....	13
2.3 Pågående tillsynsärenden.....	14
2.3.1 Tillsyn över A-Trains kapacitetstilldelning och trafikledning.....	14
2.3.2 Tillsyn över Trafikverkets kapacitetstilldelning och trafikledning på Ostkustbanan .....	14
<b>3 TVISTER</b> .....	<b>14</b>
3.1 Oplanerade banarbeten – beslut med föreläggande.....	14
3.2 Tvistlösning för internationella tåg – beslut med föreläggande .....	15
<b>4 ÖVRIGA ÄRENDEN</b> .....	<b>17</b>
4.1 Trafikeringsavtal – obalanserade avtalsvillkor mellan ojämlika parter.....	17
<b>5 MARKNADSÖVERVAKNING</b> .....	<b>19</b>
5.1 Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2024.....	19
5.2 Resenärers syn på järnvägsmarknaden 2025.....	20
<b>6 JÄRNVÄGSKAPACITETSFÖRORDNINGEN</b> .....	<b>21</b>
6.1 Nya europeiska regler om kapacitetstilldelning träder i kraft under 2026 .....	21
<b>7 INTERNATIONELLT SAMARBETE</b> .....	<b>23</b>
7.1 ENRRB .....	23
7.2 IRG-Rail .....	24
7.3 SERAF .....	24
7.3.1 Undergrupp 1 Commercial conditions and infrastructure charges.....	25
7.3.2 Undergrupp 2 Consultation of stakeholders by rail Infrastructure Managers .....	26

# 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)<sup>1</sup> och godskorridorförordningen (förordning (EU) nr 913/2010)<sup>2</sup>.

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 publicerar Transportstyrelsen en årlig rapport där vi beskriver vår verksamhet och de ärenden som avslutats under året. 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 järnvägsföretag och andra som har rätt att utföra eller organisera trafik (*sökande*) ett icke-diskriminerande och konkurrensneutralt tillträde till järnvägsinfrastrukturen. I praktiken innebär det att bli tilldelad kapacitet för att kunna köra tåg på infrastrukturen, där kvaliteten på tidtabellerna är avgörande för de sökandes möjlighet att sälja transporttjänster till sina kunder i form av resenärer och godsköpare.

---

<sup>1</sup> 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**...”.

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

För användningen av järnvägsinfrastrukturen ska infrastrukturförvaltaren ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter som är samhällsekonomiskt effektiva. Även *tjänsteleverantörer* ska 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 2025 efter att Järnvägsmarknadsrapporten 2024 publicerades, och början av 2026 inklusive domstolsärenden. Vi redovisar även pågående ärenden inom vår järnvägsmarknadstillsyn.

### 2.1 Kapacitetstilldelning och infrastrukturförvaltares avgifter

En infrastrukturförvaltare ska på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt och mot en avgift tilldela sökande infrastrukturkapacitet i form av tåglägen. 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 innehållande tidtabeller 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 samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

#### 2.1.1 Trafikverkets bristande hantering av revisionsprocessen – avslutat med hänsyn till förändrat beteende

Transportstyrelsen har bedrivit tillsyn över Trafikverkets revisionsprocess för tågplanerna 2023 och 2024. Vid tillsynen identifierades brister i fråga om tillhandahållande av detaljerade uppgifter om tåglägen samt efterlevnad av villkoren i järnvägsnätsbeskrivningen (JNB). Mot denna bakgrund beslutade Transportstyrelsen den 18 mars 2025 att förelägga Trafikverket att vidta åtgärder för att säkerställa efterlevnad av gällande regelverk samt att redovisa hur dessa åtgärder genomförts. Trafikverket har därefter inkommit

med underlag som visar hur revisionsprocessen för tågplan 2025 har genomförts.

Uppföljningen visar att Trafikverket i allt väsentligt har tillhandahållit detaljerade uppgifter om erbjudna tåglägen i enlighet med tillämpliga tidsfrister och i enlighet med de villkor som anges i JNB för 2025. Även om ett begränsat antal leveranser inte har skett inom föreskriven tid, bedömer Transportstyrelsen att dessa avvikelser är få i förhållande till det totala antalet hanterade färdplaner och att Trafikverket har vidtagit åtgärder som lett till en tydlig och varaktig förbättring jämfört med tidigare tågplaner. Transportstyrelsen avslutar därför tillsynen med anledning av att det i nuläget saknas skäl att vidta ytterligare tillsynsåtgärder.<sup>3</sup>

### **Bakgrund**

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.

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. Därför inledde Transportstyrelsen en tillsyn över Trafikverkets revisionsprocess som i och med detta beslut avslutas.

## **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.

---

<sup>3</sup> TSJ 2022–4997

Bestämmelserna om järnvägsrelaterade tjänster finns i 9 kapitlet järnvägsmarknadslagen. Där regleras även så kallade tilläggs- och extra tjänster såsom tillhandahållande av drivmotorström och 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) 2017/2177<sup>4</sup>.

### 2.2.1 Tillsyn över Trafikverkets rangerbangårdar – föreläggande med hot om vite

I juni 2025 beslutade Transportstyrelsen att förelägga Trafikverket att säkerställa ett icke-diskriminerande tillträde till minst en av de rangerbangårdar som myndigheten förvaltar. Beslutet fattades efter en tillsyn där Transportstyrelsen prövade om Trafikverket uppfyller kraven i järnvägsmarknadslagen om tillträde till tjänsteanläggningar. Tillsynen visade att Trafikverket i nuläget inte har förutsättningar att erbjuda andra sökande än ett specifikt järnvägsföretag tillträde till rangerbangårdar på ett sätt som uppfyller regelverkets krav på likabehandling.

Ärendet initierades efter att en sökande 2021 ansökte om tillträde till rangerbangården i Hallsberg för att utföra egen rangering. Trafikverket avslog ansökan med hänvisning till att myndigheten saknade organisatoriska och operativa förutsättningar att hantera den. Transportstyrelsens utredning visade att Trafikverket saknar tillräcklig operativ kontroll över rangeringsverksamheten, samtidigt som den praktiska kompetensen i stor utsträckning finns hos ett enskilt järnvägsföretag som utför all rangering. Detta innebär att Trafikverket i praktiken har begränsade möjligheter att behandla ansökningar om tillträde från olika aktörer på ett likvärdigt sätt.

Transportstyrelsen bedömde att den rådande situationen riskerar att begränsa konkurrensen på järnvägsmarknaden, särskilt för vagnslasttrafik där rangering utgör en central funktion. Bristande tillträde till rangerbangårdar kan därmed utgöra ett hinder för etablering och utveckling av trafik för andra sökande.

Genom föreläggandet ska Trafikverket senast den 12 december 2027, i samband med tågplan 2028, säkerställa att tillträde till minst en rangerbangård erbjuds på ett icke-diskriminerande sätt. Trafikverket ska även senast den 12 januari 2028 redovisa till Transportstyrelsen vilka

---

<sup>4</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster.

åtgärder som har vidtagits för att uppfylla kraven. Om föreläggandet inte följs kan Transportstyrelsen komma att fatta beslut om ett nytt föreläggande som kan förenas med vite.<sup>5</sup>

### 2.2.2 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.

Sedan Järnvägsmarknadsrapporten 2024 publicerades har två tillsynsärenden gällande anläggningsbeskrivningar avslutats med anledning av att de två tjänsteleverantörerna för underhållsanläggningar, under tillsynens gång, publicerat sina respektive anläggningsbeskrivningar.<sup>6</sup>

#### Bakgrund

Värdet för järnvägsföretagen av rätten till infrastruktur tillträde 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

---

<sup>5</sup> TSJ 2021–4927

<sup>6</sup> TSJ 2025-307 och TSJ 2023-611.

ska tjänsteleverantören informera om principerna för rabattsystem som tjänsteleverantören kan komma att tillämpa.

## 2.3 Pågående tillsynsärenden

### 2.3.1 Tillsyn över A-Trains kapacitetstilldelning och trafikledning

Transportstyrelsen har inlett en tillsyn över A-Train för att granska hur A-Train tilldelar kapacitet och leder trafik på Arlanda Link, eller hur den som fått i uppdrag att utföra detta för A-Trains räkning tilldelar kapacitet respektive leder trafik på Arlanda Link. Granskningen avser särskilt hur Arlanda Express och dess avtalade rättigheter hanteras i jämförelse med andra järnvägsföretag som söker om kapacitet eller bedriver trafik på sträckan, och hur denna hantering förhåller sig till kraven i regelverket.<sup>7</sup>

### 2.3.2 Tillsyn över Trafikverkets kapacitetstilldelning och trafikledning på Ostkustbanan

Transportstyrelsen har inlett en tillsyn över Trafikverket för att granska hur Trafikverket tilldelar kapacitet och leder trafik på sträckan Stockholm C – Rosersberg. Granskningen avser särskilt hur Trafikverket hanterar Arlanda Express och dess avtalade rättigheter i jämförelse med andra järnvägsföretag som söker om kapacitet eller bedriver trafik på sträckan, och hur denna hantering förhåller sig till kraven i regelverket.<sup>8</sup>

## 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 2025 inklusive domstolsärenden ifall våra beslut överklagats till högre instans.

### 3.1 Oplanerade banarbeten – beslut med föreläggande

Den 13 maj 2025 lämnade ett järnvägsföretag in en begäran om prövning av tvist till Transportstyrelsen avseende Trafikverkets beslut den 6 maj att utföra underhållsåtgärder på järnvägsbron vid Köpmannebro på Bergslagsbanan mellan driftplatserna Mellerud – Ånimskog mellan den 18

---

<sup>7</sup> TSJ 2025–1196

<sup>8</sup> TSJ 2025–1195

maj 2025 och den 20 maj 2025 med trafikavbrott som följd.  
Transportstyrelsen tog beslut i ärendet den 16 december 2025.

### **Bakgrund**

För att göra det möjligt för sökande att anpassa sin verksamhet och sina transportbehov till kapacitetsbegränsningar, bör de få tidig information om kommande banarbeten. Reglerna i bilaga VII<sup>9</sup> innefattar en rad tidsfrister som gäller för offentliggörande, samråd och tillhandahållande av uppgifter gällande kapacitetsbegränsningar, beroende på begränsningarnas omfattning och trafikpåverkan. Enligt punkt 14 i bilaga VII får dock en infrastrukturförvaltare besluta att inte tillämpa tidsfristerna i ett antal situationer, bland annat ifall kapacitetsbegränsningen är nödvändig för att återställa säker tågtrafik. Om någon av dessa situationer föreligger gäller krav på omgående samråd med berörda parter.

### **Beslut**

Transportstyrelsen kunde konstatera att Trafikverket hade avvikit från den tidsplan för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar som anges i bilaga VII utan att hålla omgående samråd enligt punkt 14 i samma bilaga. Säkerhetsbesiktningsanmärkningen som föranledde underhållsåtgärden hade uppdragats i Trafikverkets interna system den 4 juni 2024, men Trafikverket kallade till möte först den 29 april 2025 med anledning av trafikavbrottet. Transportstyrelsen förelade därför Trafikverket att senast den 1 mars 2026 ha en hantering på plats som säkerställer att samråd hålls omgående och ändamålsenligt vid avvikelser från tidsplanen i punkt 8–12 i bilaga VII. Detta innebär att Trafikverket ska tillse att berörda parter, så snart det är möjligt utifrån relevanta underlag, ges tillfälle att framhålla sina synpunkter och få dessa erforderligt beaktade av Trafikverket inför beslut om utförande av sena tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

Transportstyrelsen avslag dock järnvägsföretagets yrkande om att Transportstyrelsen skulle besluta att Trafikverket ska följa sina egna processer och inte tvinga in oplanerade banarbeten. Transportstyrelsen skrev även av ärendet i den del som avsåg järnvägsföretagets yrkanden om att ställa in banarbeten. Transportstyrelsen saknar dock inte behörighet att fatta sådana beslut som medför att Trafikverkets banarbeten ställs in.<sup>10</sup>

## **3.2 Tvistlösning för internationella tåg – beslut med föreläggande**

Den 8 september 2025 lämnade ett järnvägsföretag in en begäran om prövning av tvist till Transportstyrelsen avseende Trafikverkets beslut att

---

<sup>9</sup> Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

<sup>10</sup> TSJ 2025–675

neka järnvägsföretaget tvistlösning för två internationella tåg i tågplan 2026. Transportstyrelsen tog beslut i ärendet den 30 mars 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.

Infrastrukturförvaltare har en stor frihetsgrad att själv bestämma flera viktiga tidpunkter för tågplanen, t.ex. eventuella tidsfrister för samordning och tvistlösning och när kapaciteten i form av tåglägen ska fastställas i en tågplan. Men om infrastrukturförvaltare inte samordnar dessa datum uppstår stora problem för den gränsöverskridande trafiken. Infrastrukturförvaltarna har därför genom RailNetEurope (RNE) kommit överens om gemensamma tidsfrister och Trafikverket har i JNB 2026 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.

Det berörda järnvägsföretaget hade begärt tvistlösning den 1 september 2025 om två internationella tåg som inte höll den kvalitet som järnvägsföretaget hade ansökt om. Trafikverket avslog begäran om tvistlösning med anledning av att de internationella tågen redan var fastställda sedan den 25 augusti 2025.

### **Beslut**

Transportstyrelsen kunde konstatera att Trafikverkets beslut om att neka järnvägsföretaget tvistlösning för sina internationella tåg inte var i överensstämmelse med järnvägsmarknadslagen. Genom att inte tillhandahålla ett tvistlösningsförfarande som sökande av internationella tåglägen kan ta del av så har Trafikverket även agerat i strid med principerna om att tilldela kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Transportstyrelsen förelade därför Trafikverket att 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 § järnvägsmarknadslagen.

Transportstyrelsen avslog dock järnvägsföretagets yrkanden om att Transportstyrelsen skulle upphäva Trafikverkets beslut om internationell fastställelse av tågplan 2026 och om att inte pröva tvisten, samt yrkandet om att Trafikverket ska återuppta järnvägsföretagets begäran om tvistlösning. Tågplanen 2026 hade redan trätt ikraft och tvistlösningsperioden hade avslutats för flera månader sedan, varför Transportstyrelsen ansåg att upphäva Trafikverkets beslut varken var proportionerliga eller lämpliga.<sup>11</sup>

## 4 Övriga ärenden

Transportstyrelsen får ibland tips om regelöverträdelser på järnvägsmarknaden, eller önskemål om att myndigheten ska inleda tillsyn över ett specifikt område eller aktör. Sådana tips eller önskemål kan tillsammans med vår övriga omvärldsbevakning ligga till grund för Transportstyrelsens beslut om att inleda tillsyn.

I detta kapitel redogör vi för ärenden där Transportstyrelsen har fått kännedom om ett fenomen som uppfattas vara ett problem, men där Transportstyrelsen antingen gjort bedömningen att tillsyn inte är ett effektivt verktyg att komma till rätta med problemet eller att problemet inte kan härröras till en överträdelse av järnvägsmarknadsregelverket.

### 4.1 Trafikeringsavtal – obalanserade avtalsvillkor mellan ojämlika parter

För att en sökande ska få utföra järnvägstrafik i Sverige måste de enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365) ingå ett trafikeringsavtal med infrastrukturförvaltaren. Trafikeringsavtalet reglerar de administrativa, tekniska och ekonomiska grunderna för att den sökande ska kunna använda de tilldelade tåglägena. Men avtalen kan sägas tecknas mellan två ojämlika parter: eftersom infrastrukturförvaltaren har monopol på sin infrastruktur innebär det att den sökande inte har något alternativ ifall ett trafikeringsavtal inte kan tecknas. De sökande har därför under en lång tid uppfattat trafikeringsavtalen som orättvisa.

De sökandes upplevelse av att avtalen tecknas mellan två ojämlika parter har förstärkts de senaste åren när Sveriges största infrastrukturförvaltare Trafikverket har implementerat sitt nya planeringsverktyg MPK (marknadsanpassad planering av kapacitet). Första gången MPK användes var inför tågplan 2023 och implementeringen kantades av omfattande

---

<sup>11</sup> TSJ 2025-988

problem.<sup>12</sup> Sökande vittnade<sup>13</sup> bland annat om att de fick besked om omledningar inom samma dygn som planerad avfärd (istället för 18 veckor innan), med stora förskjutningar i tid jämfört med det tilldelade tågläget och ibland med mycket längre körtid än planerat. Detta innebar till exempel att järnvägsföretagen, ibland med mycket kort varsel, behövde använda sig av fler lokförare vilket fördröjde transporter. Fanns det inga extra lokförare att tillgå så var man tvungen att ställa in transporten, vilket också ledde till förlorade intäkter. De sena beskeden om deras tåglägen påverkade inte bara kostnaderna för specifika transporter, utan järnvägsföretagen fick dessutom lägga mycket administrativa resurser på planering och omplanering.

De omfattande problemen med MPK aktualiserade att trafikeringsavtalen inte omfattar ersättningar till de sökande när Trafikverket inte lyckas leverera sin avtalade tjänst. Eftersom MPK också innebar att Trafikverket var sent med att fastställa tågplanen så blev det osedvanligt kort om tid för parterna att förhandla om avtalsvillkoren. Då ett tågläge inte får nyttjas förrän trafikeringsavtal har ingåtts, så blev alltså de sökandes möjlighet att påverka innehållet i avtalen mer eller mindre obefintlig.

Branschrepresentanter har med anledning av problemen, som till viss del fortsatt under följande tågplaner, varit i kontakt med Transportstyrelsen för att få klarhet i vilka rättigheter de sökande har i förhållande till infrastrukturförvaltaren och vad tillsynsmyndigheten eventuellt skulle kunna göra åt det. Transportstyrelsen har därför utrett ifall tillsyn skulle vara ett effektivt tillvägagångssätt för att komma till rätta med dessa upplevda problem.<sup>14</sup>

Utifrån utredningen drog Transportstyrelsen slutsatsen att tillsyn inte anses vara ett effektivt verktyg, varken för att komma till rätta med frågan om ersättning eller med de ojämlika förhandlingspositionerna, eftersom lagstiftningen inte reglerar dessa aspekter i tillräcklig utsträckning. I och med järnvägskapacitetsförordningen kommer det dock att införas sanktionsavgifter vid ändringar av tilldelad kapacitet (se avsnitt 6). I samband med att den svenska lagstiftningen behöver justeras som en följd av att kapacitetsförordningen träder i kraft anser Transportstyrelsen att det finns anledning till att se över om EU-reglerna om trafikeringsavtal har införlivats i svensk rätt på ett ändamålsenligt sätt.

---

<sup>12</sup> Något Transportstyrelsen har tittat på och som har lett till två förelägganden, TSJ 2022-2154 och TSJ 2021-3031. Dessa två förelägganden har fokuserat på Trafikverkets tidshållning i revisionsprocessen och verkets planering av infrastrukturkapacitet.

<sup>13</sup> <https://jarnvagar.nu/mpk-hot-mot-godsbolagen/>

<sup>14</sup> TSJ 2025–1350

## 5 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. Bägge rapporterna publicerades under 2025 och sammanfattas nedan.

### 5.1 Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2024

Transportstyrelsen har för fjärde gången genomfört en undersökning om godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden.

Resultaten visar att transportköparnas syn på järnvägstransporter varierar i hög grad beroende på deras behov och val av transportupplägg. De som har ett behov som är förenligt med järnvägens styrkor har generellt en mer positiv uppfattning om järnvägen, medan de som fraktar mindre volymer med vagnslasttransporter tenderar att vara mer kritiska.

Under förutsättning att de grundläggande kriterierna är uppfyllda lyfter transportköparna fram flera fördelar med järnvägstransporter, särskilt hög lastkapacitet, kostnadseffektivitet vid längre transportavstånd och låg miljöpåverkan. Samtidigt pekar de ut flera brister som påverkar järnvägens konkurrenskraft negativt. Transportköparnas kritik rör främst alltför långa och oförutsägbara ledtider, otillräcklig tillförlitlighet och kapacitetsbegränsningar.

Transportköparna ser också flera utmaningar kopplade till hanteringen på terminalerna, vilket särskilt påverkat synen på vagnslast- och kombitågstransporter. Flera anser att det finns för få kombiterminaler, vilket ofta medför långa lastbilstransporter innan godset kan lastas om till järnväg. Andra utmaningar som lyfts fram är höga kostnader för omlastning mellan trafikslag och begränsad konkurrens inom rangering.

Valet att använda järnväg för sina godstransporter grundar sig oftast på en kombination av kapacitetsmässiga, ekonomiska och miljömässiga skäl. När de grundläggande kvalitetskraven är uppfyllda spelar priset ofta en avgörande roll i transportbeslutet. Det är mot denna bakgrund som flera transportköpare uttrycker en oro över att alltför påtagliga kostnadsökningar i jämförelse med andra trafikslag kan göra det svårare att motivera järnvägstransporter för vissa typer av sändningar.

Att öka andelen godstransporter på järnväg har länge setts som en viktig åtgärd för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Transportköparna har i grunden en positiv syn på järnvägstransporter och uttrycker också en vilja att använda järnvägen i större utsträckning. Men för att denna ambition ska kunna förverkligas menar de att det behövs åtgärder som stärker tillförlitligheten, bidrar till mer förutsägbara ledtider samt ökar kapaciteten både på spåren och i terminalerna.<sup>15</sup>

## 5.2 Resenärers syn på järnvägsmarknaden 2025

Transportstyrelsen har under våren 2025 genomfört en marknadsundersökning bland tågresenärer för att få deras bild av hur det fungerar att resa med tåg.

Resultaten visar att järnvägen fortsätter att locka resenärer. Totalt uppger strax över 7 av 10 respondenter att de har rest med tåg under det senaste året, vilket är den högsta nivån som hittills har uppmätts inom ramen för dessa mätningar. Samtidigt framgår att resvanorna har förändrats, där resenärerna generellt inte reser lika ofta som förut. Det tyder på att de förändrade resvanorna i spåren av covid-19-pandemin alltså kvarstår och delvis har stabiliserats.

När det gäller resenärernas prioriteringar framgår att de i första hand värderar aspekter som är grundläggande för resans genomförande: en hög trafiksäkerhet, att tåget är i tid, tydlig störningsinformation samt en trygg miljö både ombord på tåget och på stationerna. Samtidigt anser de att aspekter som kan betraktas som rena tilläggs- eller bekvämlighetstjänster, såsom tillgång till servering ombord, tillgång till Wi-Fi ombord och tillgång till kiosk på stationen, är mindre betydelsefulla.

Totalt har drygt 3 av 4 resenärer ett positivt helhetsintryck av tågresor, en andel som dessutom har hållits på en stabil nivå över tid. En majoritet av resenärerna är även nöjda med olika aspekter av tågresan. Flest positiva omdömen får personalen ombord, följt av trafiksäkerheten och tryggheten ombord.

Samtidigt upplever resenärerna långvariga problem inom två områden: punktlighet och biljettpris. Båda bedöms som mycket viktiga, men upplevs av många fungera på ett bristfälligt sätt. Även bland dem som inte reser med tåg framstår dessa faktorer som centrala. De flesta som väljer bort tåget gör det inte på grund av praktiska hinder, såsom att det är långt till närmaste station, utan snarare på grund av bristande tillit till tågens tidhållning och att resan inte upplevs som prisvärd. Genom att fokusera på dessa aspekter finns

---

<sup>15</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/godstransportkoparnas-syn-pa-jarnvagsmarknaden-2024.pdf>, TSJ 2025-724

således möjligheter för branschen att både stärka sin position bland dagens resenärer och attrahera nya resenärer.<sup>16</sup>

## 6 Järnvägskapacitetsförordningen

### 6.1 Nya europeiska regler om kapacitetstilldelning träder i kraft under 2026

Sommaren 2023 lämnade Europeiska kommissionen ett förslag till ny järnvägskapacitetsförordning<sup>17</sup>. Efter över två års förhandlingar inom och mellan EU:s institutioner så väntas nu förordningen att träda i kraft under andra kvartalet 2026. Kapacitetsförordningen innebär en omfattande reform av hur kapacitet planeras, tilldelas och används, i syfte att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft. Bland annat genom att högre krav ställs på infrastrukturförvaltarna att samordna den gränsöverskridande trafiken. Den nya förordningen ersätter dagens regler om tilldelning av infrastrukturkapacitet i avsnitt 3 i SERA-direktivet (som är införlivat i framförallt 7 kap. järnvägsmarknadslagen) och upphäver godskorridorförordningen.

#### **Den årliga tågplanen kommer att planeras under fem år genom strategisk kapacitetsplanering**

Tågtrafiken kommer fortsatt att i huvudsak planeras i en årlig tågplan med start i december varje år, men för stora delar av järnvägsinfrastrukturen<sup>18</sup> kommer förberedelser, så kallad strategisk kapacitetsplanering, att starta redan fem år innan varje tågplan istället för dagens ca ett år. Den strategiska kapacitetsplaneringen kommer att delas upp i tre kronologiska faser: strategisk kapacitetsplan, kapacitetsmodell och kapacitetsutbudsplan. Kapacitetsutbudsplanen kommer att ligga till grund för ansökningarna till den årliga tågplanen och kommer ha inslag av förplanerad kapacitet. Om det redan i ett tidigt stadium blir uppenbart att efterfrågan på kapacitet överstiger utbudet, så ska infrastrukturförvaltaren i ett tidigt skede dela upp kapaciteten med hjälp av bland annat samhällsekonomiska kriterier.

#### **Nya koncept för tilldelning av kapacitet för att skapa både flexibilitet och förutsägbarhet**

Utöver att ansökningar om kapacitet fortsatt kommer att ske inför den årliga tågplanen och genom ad hoc-ansökningar, så introduceras ett nytt koncept för främst godstrafiken som kallas rullande planering. Precis som i ad hoc-

<sup>16</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/resenarers-syn-pa-jarnvagsmarknaden-2025.pdf>, TSJ 2025-1208

<sup>17</sup> 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

<sup>18</sup> I första hand TEN-T-nätets stamnät och utökade stamnät enligt bilaga IV i förordning (EU) 2024/1679, men kan utökas om infrastrukturförvaltaren eller medlemsstaten bestämmer så.

förfarandet kan ansökningar i den rullande planeringen ske under den gällande tågplanen, men istället för enstaka tåglägen kommer man att kunna ansöka om större trafikupplägg som sträcker sig upp till tre år. Inför varje tågplan ska infrastrukturförvaltaren ha reserverat kapacitet för den rullande planeringen och syftet är att skapa flexibilitet för de aktörer som inte kan veta långt i förväg vilken kapacitet de har behov av.

Sökande kommer även i och med kapacitetsförordningen att ha rätt att ansöka om kapacitet i ramavtal som också sträcker sig över flera tågplaner. Till skillnad från rullande planering behöver infrastrukturförvaltaren endast reservera kapacitet för känd framtida trafik. Ett av syftena med ramavtal är att sökande ska vara försäkrade att få framtida tåglägen för att till exempel kunna investera i fordon.

#### **Ett ekonomiskt incitamentssystem införs för att minimera ändringar av redan tilldelad kapacitet**

Kapacitetsförordningen inför även regler om under vilka villkor både infrastrukturförvaltare och sökande får göra ändringar i förhållande till tilldelad kapacitet. I anslutning till dessa regler införs ett ekonomiskt incitamentssystem med sanktionsavgifter som syftar till att minimera ändringarna av kapacitet. Sökande ska ges incitament till att inte boka upp mer än den kapacitet som de vet att de behöver, medan infrastrukturförvaltare ska ges incitament till att t.ex. planera banarbeten i god tid.

#### **Sömlös gränsöverskridande trafik kräver samordning och gemensamma regler**

Den femåriga strategiska kapacitetsplaneringen med gemensamma tidsfrister möjliggör för infrastrukturförvaltarna att samordna den gränsöverskridande trafiken. Men för att samordningen ska fungera krävs också gemensamma förfaranden. Dessa förfaranden ska specificeras i så kallade europeiska ramverk som infrastrukturförvaltarna gemensamt ska ta fram under ledning av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare, ENIM. Regleringsorganens europeiska nätverk, ENRRB, får i uppgift att granska och uttala sig om huruvida de europeiska ramverken följer reglerna i kapacitetsförordningen.

Eftersom de europeiska ramverken inte är bindande regler, utan snarare vägledningar och riktlinjer, så kan de nationella infrastrukturförvaltarna välja att avvika från ramverken. För att göra det måste de dock förklara varför i sin järnvägsnätsbeskrivning (enligt principen ”följ eller förklara”). Men om de europeiska ramverken inte leder till syftet med kapacitetsförordningen så har kommissionen möjlighet att anta genomförandeakter för att göra centrala delar av ramverken till bindande regler. En rådgivande prestationspanel ska övervaka antagandet och

tillämpningen av ramverken. Utifrån dess rapport kan kommissionen dra slutsatser som kan ligga till grund för deras beslut att anta genomförandeakter.

### **Tågplan 2031 blir den första tågplanen som planeras enligt den nya förordningen**

Den första tågplan som kommer att ha planerats i enlighet med de nya reglerna är den som startar i december 2030. Transportstyrelsen kommer därför att ha två regelverk att utöva tillsyn över, både nuvarande regler som gäller fram till och med tågplan 2030 och den nya förordningen.

Även om kapacitetsförordningen är en direkt gällande förordning, så kommer den svenska lagstiftningen med järnvägsmarknadslagen i spetsen att behöva revideras med anledning av de nya EU-reglerna. För Transportstyrelsens del handlar det främst om att anpassa föreskrifterna (TSFS 2022:32) om tillträde till järnvägsinfrastruktur och tjänster.

## **7 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). För det mer dagliga samarbetet mellan regleringsorganen finns samarbetet genom Independent Regulatory bodies Group – Rail (IRG-Rail).

Kommissionen startade under 2023 upp ett nytt forum, Single European Rail Area Forum (SERAF), som är en så kallad expertgrupp under kommissionen där regleringsorganen är delaktiga vid sidan av andra olika europeiska företrädare för järnvägsbranschen, myndigheter, medlemsstater m.fl.

### **7.1 ENRRB**

Kommissionen har under 2025 bjudit in till två ENRRB-möten, i juni 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. Under 2025 har det pågående arbetet med kapacitetsförordningen präglat dagordningarna. Den nya förordningen innebär en ny, stärkt roll för ENRRB och det kräver en annan typ av organisation och därmed arbetsordning.

Under decembermötet beslutades därför att man skulle starta upp en undergrupp i ENRRB som under 2026 får ansvaret att ta fram förslag på arbetsordning för det ”nya” ENRRB.

## 7.2 IRG-Rail

Även för IRG-Rail har 2025 års arbete präglats av den kommande kapacitetsförordningen. Fastän det formellt är inom ramen för ENRRB som det framtida arbetet med förordningen ska ske, så är det främst genom IRG-Rail som regleringsorganen samarbetar. Under 2025 leddes samarbetet av det spanska regleringsorganet och arbetet resulterade i flera rapporter<sup>19</sup> som beslutades under de två plenum som ägde rum i juni och december.

Två rapporter togs fram relaterat till tjänsteanläggningar. Den ena behandlade den framtida integrationen av data om tjänsteanläggningar i det europeiska registret för infrastruktur (RINF) och de legala förutsättningarna för en sådan integration. I den andra rapporten jämfördes tillträde till och avgifter för uppställningsspår i 25 europeiska länder, med särskilt fokus på kapacitetsbrist och metoder för avgiftsättning.

IRG-Rail har under några år utfört marknadsövervakning av godskorridorerna vilket under 2025 resulterade i en rapport med det främsta syftet att öka medvetenheten hos de olika regleringsorganen om godskorridorernas strategiska, operativa och marknadsspecifika utmaningar och prestanda.

IRG-Rail har också utfört en omfattande undersökning av olika nationella genomföranden av *verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande*, det som i Sverige kallas för *kvalitetsavgifter*<sup>20</sup> och som ska ge incitament till att minska tågförseningar. I studien undersöktes utformningen, implementeringen och effekten av kvalitetsavgifter i olika länder och det visade sig att det finns ett brett spektrum av olika kvalitetsavgiftssystem. Allt från definitionerna av ett försenat tåg, till marknadssegmentering, styrning och betalningsströmmar varierade mellan länderna. De stora variationerna i implementering gjorde det svårt att utskilja kvalitetsavgifternas övergripande effekt på punktlighet eller på järnvägsnätets robusthet. Rapporten ger i stället en värdefull översikt över hur SERA-direktivets krav på kvalitetsavgifter har implementerats i praktiken.

## 7.3 SERAF

SERAF har under 2025 haft två aktiva undergrupper och två plenum där undergruppernas arbete presenterats och diskuterats. Kommissionen har

<sup>19</sup> <http://irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/450,2025.html>

<sup>20</sup> Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter regleras i 7 kap. 28-30 §§ järnvägsmarknadslagen och i artikel 35 i SERA-direktivet.

även använt plenum för att informera om det pågående arbetet med järnvägskapacitetsförordningen. Under vårens plenum presenterade kommissionen sina antagna tolkningsriktlinjer vid fastställande av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur. Vid höstens plenum presenterade kommissionen sitt paket om militär rörlighet samt sin kommunikation om bättre förbindelser i EU med snabbtåg.

Inför 2026 fortsätter undergrupp 1 sitt arbete, medan övriga lagts ned. Istället har man gjort rum för en ny undergrupp om ramavtal och en om tillträde till tjänster.

### 7.3.1 Undergrupp 1 Commercial conditions and infrastructure charges

Syftet med undergruppen är att tillhandahålla expertis och råd till kommissionen om tillämpningen av metoder för fastställande av avgifter, specifikt s.k. uppräknings, samt genomförandet av ekonomiska incitament genom konceptet *affärsregler (commercial conditions)*. Det första området att behandla för undergruppen har varit det sistnämnda och två rapportörer har fått leda arbetet med att skriva en rapport som beslutades under vårens plenum.

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 incitamentsystem i kapacitetsförordningen och som infrastrukturförvaltarna förväntas förfinna i samråd med användarna av järnvägen. I kapacitetsförordningen används begreppet *penalties* (på svenska sanktionsavgift).

I rapporten redogörs för infrastrukturförvaltarnas respektive järnvägsföretagens olika synsätt på incitamentssystemets utformning. Järnvägsföretagen vill ha ett system som inte bara ger incitament till att inte avboka eller ställa in tilldelad kapacitet, utan även ge viss ersättning ifall de får ett sämre tågläge som i sin tur påverkar järnvägsföretagets affärsrelation med transportköparen. Incitamentssystemet bygger på att det ska betalas en sanktionsavgift vid avbokning/inställelse som höjs ju närmare det sker tågets avgång. Järnvägsföretagen vill ha en kontinuerlig höjning från det att kapaciteten har tilldelats, medan infrastrukturförvaltarna vill ha höjningar vid särskilda tidsfrister och att den första tidsfristen då en sanktionsavgift ska betalas helt ska baseras på tiden till tågets avgång istället för utifrån beslut om tilldelad kapacitet, och att det ska finnas möjlighet att ändra kapaciteten närmre in på avgången. Slutligen vill järnvägsföretagen att sanktionsavgiften ska baseras på antalet tågkilometer, medan infrastrukturförvaltarna vill ha en tydligare koppling till banavgiften.

Rapporten inkluderar även en övergripande beskrivning av de presentationer av nationell tillämpning som hållits inom ramen för diskussionerna. Bland annat höll Trafikverket en presentation om det svenska systemet med bokningsavgifter.

Transportstyrelsen finns representerad i undergruppen och har deltagit i diskussionerna. Under hösten fortsatte undergruppen sitt arbete med banavgifter.

### 7.3.2 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 återspegla utvecklingen av gemensamma processer och strukturer för samråd med intressenter på olika nivåer i processerna för kapacitetstilldelning, trafikledning och resultatgranskning (performance review).

Under 2025 tog undergruppen fram en rapport med gemensamma ståndpunkter rörande samråd. Undergruppen hade kommit överens om ett antal generella principer för samråd: 1) Samråd handlar inte bara om att infrastrukturförvaltaren ska ge information till intressenterna, utan intressenterna ska även kunna påverka resultatet. 2) Samråd innebär samtidigt inte att en intressent får vetorätt mot det som infrastrukturförvaltaren presenterar. 3) Samråd ställer höga krav på att infrastrukturförvaltarnas förfaranden omfattar transparens, feed-back och spårbarhet, en viss detaljnivå och rätt timing på samrådstillfällena. 4) Konfliktlösning är förfaranden för att lösa konflikter som uppstår i samrådsprocessen.

Rapporten hade identifierat fem olika kluster för samråd: A) samråd vid framtagande av de europeiska ramverken, B) strukturer för samråd och samordning över flera nät, C) samråd av tillfälliga kapacitetsbegränsningar och deras trafikpåverkan, D) involvering av sökande och regleringsorgan i den strategiska kapacitetsplaneringen, och E) hantering av konfliktlösning. För varje kluster beskrivs vilka krav som intressenterna har på samrådet, vilka mål som ska uppnås samt tillvägagångssätt för att nå målen.

Transportstyrelsen har funnits representerad i undergruppen och har deltagit i diskussionerna. Undergruppen lades ned vid höstens plenum.



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
telefon 0771-503 503