



Revision av A-Train AB:s järnvägsnätsbeskrivning



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning.....	5
Summary.....	7
0 Inledning.....	9
0.1 Revisionens syfte, metod, avgränsning och disposition.....	9
0.2 Förutsättningar.....	10
0.2.1 Författningar.....	10
1 Granskning av kapitel 1 Allmän information.....	10
Granskning av avsnitt 1.1 A-Train AB organisation.....	10
Granskning av avsnitt 1.2 Juridisk status.....	10
Granskning av avsnitt 1.3 Giltighetstid.....	11
Granskning av avsnitt 1.5 Kontakter.....	11
Granskning av avsnitt 1.6 Definitioner.....	11
Uppgifter som saknas i kapitel 1.....	12
2 Granskning av kapitel 2 Villkor för tillträde och trafikering.....	13
Granskning av avsnitt 2.2 Allmänna tillträdesvillkor.....	13
Granskning av avsnitt 2.3 Allmänna affärsvillkor.....	13
Granskning av avsnitt 2.4 Ansvar.....	13
Uppgifter som saknas i kapitel 2.....	14
3 Granskning av kapitel 3 Infrastruktur.....	15
Granskning av avsnitt 3.1 Allmänt.....	15
Granskning av avsnitt 3.2 Tekniska data.....	15
Granskning av avsnitt 3.3 Linjebok.....	16
Granskning av avsnitt 3.4 Trafikrestriktioner.....	16
4 Granskning av kapitel 4 Kapacitetstilldelning.....	16
Inledning.....	16
Granskning av avsnitt 4.1 Allmänt.....	17
Granskning av avsnitt 4.2 Ansökan.....	18
Granskning av avsnitt 4.3 Tilldelningsprocess.....	20
Granskning av avsnitt 4.4 Utnyttjande av tilldelad kapacitet.....	20
Granskning av avsnitt 4.5 Reservkapacitet.....	21
Uppgifter som saknas i kapitel 4.....	21
5 Granskning av kapitel 5 Tjänster.....	21
Granskning av avsnitt 5.1 Allmänt.....	21
Granskning av avsnitt 5.2 Tågföringsrelaterade tjänster.....	21

	Granskning av avsnitt 5.3 Bantillträdestjänster.....	21
	Uppgifter som saknas i kapitel 5.....	22
6	Granskning av kapitel 6 Avgifter	22
	Uppgifter som saknas i kapitel 6.....	23

Sammanfattning

Järnvägsstyrelsen har i uppgift att övervaka att tjänster, avgifter och kapacitetstilldelning på den svenska järnvägsmarknaden följer gällande järnvägsförfattningar. I infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivningar skall de förutsättningar som gäller för att söka kapacitet på infrastrukturen anges. Till förutsättningarna hör förutom fördelning av spårkapacitet även principerna för avgiftsättning och tillhandahållande av tjänster.

Järnvägsstyrelsen har granskat A-Train AB:s järnvägsnätsbeskrivning. Ett flertal brister har framkommit. Nedan följer en uppräknig av de uppgifter som antingen saknas eller är felaktiga. A-Train AB skall ha infört eller rättat uppgifterna omgående eller i nästa utgåva av sin järnvägsnätsbeskrivning. Om samma uppgift finns i flera kapitel som behöver ändras eller läggas till nämns detta endast en gång i nedanstående lista.

Kapitel 1

- A-Train AB skall omgående publicera järnvägsnätsbeskrivningen, lämpligast på sin hemsida eller Banverkets.
- Definitionen av ramavtal behöver ändras.
- Definitionen av trafikeringsavtal behöver ändras.
- Generella uppgifter skall finnas i järnvägsnätsbeskrivningen och inte i trafikeringsavtal.

Kapitel 2

- Även järnvägsföretag med särskilt tillstånd har rätt att utföra järnvägstrafik på Arlanda Link. A-Train AB skall omgående vidta åtgärd.
- A-Train AB skall omgående beakta internationella sammanslutningars rättigheter i samband med ansökan om tågäge.
- Beskrivning av principer och metoder för störningar, röjnings- och nödsituationer saknas.
- A-Train AB skall beakta att Järnvägsstyrelsen inte längre utreder olyckor och tillbud.
- Mer utförlig information behövs för ansvar, ersättningsskyldighet och regress.
- Tydligare information behövs vad gäller slutande av ram- och trafikeringsavtal.
- Operativa regelverk skall framgå.

Kapitel 3

- Vissa uppgifter om infrastrukturen saknas.

Kapitel 4

- Beskrivning av kapacitetstilldelningsprocessen - med samordning, tvistlösning och överbelastad infrastruktur - saknas, inklusive ansökningsförfarandet. Datum saknas också för kapacitetstilldelningsprocessen.
- Hänvisning till andra dokument skall ske på ett sådant sätt som framgår under detta kapitel.
- Prioriteringskriterierna skall omarbetas. Det skall även framgå hur de tillämpas (A-Train AB:s respektive Banverkets).
- Även de med auktorisation kan ansöka om tågläge. A-Train AB skall omgående vidta åtgärd.
- Ytterligare försäkringskrav än det som omfattas i tillståndsprovning vid Järnvägsstyrelsen får inte förekomma.
- A-Train AB skall beakta vad som har framförts om reservkapacitet.
- A-Train AB behöver rätta den information som rör överlåtelse av tåglägen och tåglägen som inte nyttjas.

Kapitel 5

- Uppräkning av tjänster, inklusive stationer, skall ske på ett korrekt sätt.

Kapitel 6

- I järnvägsnätsbeskrivningen saknas metoder och bestämmelser för beräkning av avgifter.
- Stationsavgift saknas för Arlanda Norra och Arlanda Södra. Avgifterna skall tas ut i enlighet med gällande författningar.
- Vad som gäller i samband med förhandling om särskild avgift skall framgå.

Summary

The Swedish Rail Agency is tasked with overseeing that services, charges and the allocation of capacity on the Swedish railways adhere to current rail directives. The prerequisites that are valid when applying for capacity within the infrastructure are given in the infrastructure manager's network statements. In the prerequisites, in addition to track capacity, the principles for levying of charges and provision of services are found.

The Swedish Rail Agency has examined A-Train AB's rail network description. Several shortcomings have appeared. A list of the information that is either missing or is incorrect follows. A-Train AB must immediately have presented or corrected information or ensure that this is done by the next issue of its network statement. If the same information, which needs to be changed or added is included in many chapters, then it is only mentioned once in the following list.

Chapter 1

- A-Train AB must immediately publish the rail network description, the most suitable place is on its website or Banverket's.
- The definition of the framework agreement needs to be changed.
- The definition of the track access agreement needs to be changed.
- General information must be available in the rail network description and not in the track access agreement.

Chapter 2

- Rail companies who also have specific permits, are entitled to operate rail traffic on the Arlanda Link. A-Train AB must immediately correct this.
- A-Train AB must immediately observe international connection rights in conjunction with train path applications.
- There is no information on the description of principles and methods during disruptions, clearance operations and emergency incidences are missing.
- A-Train AB must observe that the Swedish Rail Agency no longer investigates accidents and other near-accidents.
- More detailed information is needed pertaining to responsibility, liability for loss and recourse.
- Clearer information is needed about framework agreements and track access agreements.
- Operational regulations must be stated.

Chapter 3

- Certain infrastructural information is missing.

Chapter 4

- The description of the capacity allocation process - with coordination, dispute resolution and congested infrastructure - is missing, as is the application procedure. Dates are also missing for the capacity allocation process. References to other documents must be done in such a manner as specified in this chapter.
- The prioritisation criteria must be reworked. The application of these criteria must also be stated (A-Train AB's and Banverket's respectively).
- Even those who have authorisation may apply for train paths. A-Train AB must immediately correct this.
- Further insurance policies than those covered in the permit appraisal from the Swedish Rail Agency are not permitted.
- A-Train AB must observe the matters raised about reserve capacity.
- A-Train AB needs to correct the information, which covers the assignment of current train paths and train paths not in use.

Chapter 5

- Listing services, including stations, must be done in a correct manner.

Chapter 6

- Methods and stipulations for the calculation of charges are missing from the rail network description.
- Station charges are missing for Arlanda Norra and Arlanda Södra. The charges are calculated as per current statutes.
- The standards that govern discussions about specific charges must be stated.

0 Inledning

Enligt 8 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519) skall Järnvägsstyrelsen utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Järnvägsstyrelsen bestämde under år 2006 att revision av järnvägsnätsbeskrivningar skulle ske under år 2007. De företag som skulle kontrolleras bestämdes till A-Train AB, Göteborgs Hamn AB och Inlandsbanan AB. Anledningen till urvalet var att de tillhör de infrastrukturförvaltare som har sådana verksamheter som gör att missförhållanden får stora konsekvenser på gods- och/eller persontrafikmarknaden.

Denna rapport gäller A-Train AB.

Revisionen har begränsats till att kontrollera om järnvägsnätsbeskrivningen uppfyller de krav som framför allt framgår i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

Transparens och konkurrensneutralitet är grundpelare för marknadsöppnanden. Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen är att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen för samtliga järnvägsföretag och auktoriserade sökande. Detta behövs för att järnvägsmarknaden skall utvecklas med fler aktörer.

0.1 Revisionens syfte, metod, avgränsning och disposition

Syftet med revisionen har varit att kontrollera om järnvägsnätsbeskrivningen uppfyller gällande krav. Beskrivningen ligger till grund för att en effektiv järnvägsmarknad skall uppnås. Delar som är av vikt för att uppnå detta är själva kapacitetstilldelningen och tillhandahållande av tjänster. Till detta hör även avgiftssättningen.

Järnvägsstyrelsen har inhämtat A-Train AB:s järnvägsnätsbeskrivning och granskat den. Beskrivningen skall gälla för kommande tågplanepperiod, det vill säga T08. Synpunkter på beskrivningen framgår i respektive avsnitt nedan. I sammanfattningen framgår de brister som A-Train AB skall beakta omgående eller i samband med framtagande av nästa version av bolagets järnvägsnätsbeskrivning. Övriga kommentarer som framgår under respektive avsnitt är rekommendationer.

Mot bakgrund av att A-Train AB i sin järnvägsnätsbeskrivning har hänvisat till ett annat dokument har Järnvägsstyrelsen begärt in detta dokument. Påminnelse per telefon har inte lett till att dokumentet har inkommit. Järnvägsstyrelsen har därför endast granskat det dokument som har lämnats in.

Järnvägsstyrelsen har enbart kontrollerat innehållet i järnvägsnätsbeskrivningen. Någon kontroll av efterlevnaden har inte gjorts.

Rapportens disposition är uppbyggd på så sätt att den följer rubrikerna i A-Train AB:s järnvägsnätsbeskrivning.

0.2 Förutsättningar

Revisionen har utförts under maj och juni 2007. Deltagare från Järnvägsstyrelsen har varit Nils Enberg och Caroline Goldie.

0.2.1 Författningar

Författningar som reglerar upprättandet av järnvägsnätsbeskrivningar är järnvägslagen (2004:519, JL), järnvägsförordningen (2004:526, JF) och Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur. Förarbetet till nämnda lag är regeringens proposition 2003/04:123 om järnvägslag (prop. 2003/04:123).

Svenska järnvägsförfattningarna bygger på Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur¹.

1 Granskning av kapitel 1 Allmän information

Granskning av avsnitt 1.1 A-Train AB organisation

Det inledande kapitlet är till för att presentera bolagets verksamhet. Presentationen skall främst vara riktad åt järnvägsföretag och auktoriserade. De nämnda skall redan i inledningen få kännedom om av vad A-Train AB erbjuder. Järnvägsstyrelsen anser därför att bolaget bör presentera sin verksamhet i nästa utgåva.

Granskning av avsnitt 1.2 Juridisk status

Av 5 kap. 2 § JF skall järnvägsnätsbeskrivningen offentliggöras eller, som det framgår i förarbetena², publiceras. Enligt 23 § JvSFS 2005:1 bestämmer infrastrukturförvaltaren på vilket sätt en beslutad beskrivning skall offentliggöras.

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att offentliggörande inte kan ske genom att beskrivningen översänds på begäran. Järnvägsstyrelsen anser att offentliggörande är att beskrivningen på ett eller annat sätt skall vara tillgänglig på ett enkelt sätt via publicering. Järnvägsnätsbeskrivningen **skall** därför publiceras omgående, lämpligast på A-Train AB:s hemsida eller Banverkets.

Kravet på publicering gäller även uppdateringar och ändringar av järnvägsnätsbeskrivningen som sker efter samråd, enligt 6 kap. 5 § JL.

¹ Ändrad genom dir. 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet)

² Prop. 2003/04:123 om järnvägslag, sid. 117

Granskning av avsnitt 1.3 Giltighetstid

A-Train AB har valt att järnvägsnätsbeskrivningen skall gälla för tågplanepериод T08. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning utifrån 6 kap. 5 § JL att en järnvägsnätsbeskrivning kan vara giltigt under flera tågplanepериодer. I sådant fall krävs att specifika uppgifter för en viss tågplan, som till exempel tidpunkter, skall framgå i en bilaga till järnvägsnätsbeskrivningen. På så sätt underlättar man arbetet med själva beskrivningen. Om man bygger upp järnvägsnätsbeskrivningen på detta sätt är det endast bilagan som behöver uppdateras och därmed endast bilagan som skall samrådas med berörda parter. Det är dock upp till varje infrastrukturförvaltare att bestämma uppbyggnaden av järnvägsnätsbeskrivningen och dess giltighetstid.

Granskning av avsnitt 1.5 Kontakter

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma A-Train AB på att Banverket håller på att omorganiseras. Det medför att kontaktlistan behöver uppdateras.

Granskning av avsnitt 1.6 Definitioner

På följande definitioner har Järnvägsstyrelsen synpunkter.

Bärgning

Det är olyckligt att använda ordet trafikoperatör då detta är kopplat till gamla järnvägssäkerhetslagen och, även om definition finns av termen, då främst till det vi i dag benämner järnvägsföretagare.

Ramavtal

Enligt 6 kap. 21 § JL kan ramavtal slutas mellan ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation och en infrastrukturförvaltare. A-Train AB har i definitionen inte nämnt de som har auktorisation. Detta **skall** ändras i nästa utgåva.

Av nämnda paragraf framgår även att avtal om nyttjande av infrastruktur för längre tid än en tågplanepериод, dvs. ramavtal, kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen. A-Train AB **skall** i nästa utgåva uppdatera definitionen i förhållande till vad som gäller.

Trafikantavgift

Järnvägsstyrelsen ställer sig undrande till att en term definieras som sedan inte används mer i dokumentet, inte ens i kapitel 6 där alla avgifter som skall tas ut skall redovisas. Det är lämpligt att termen tas bort i nästa utgåva.

Trafikeringsavtal

Trafikeringsavtal skall enligt 6 kap. 22 § JL slutas med järnvägsföretag eller den som har auktorisation. A-Train AB **skall** lägga till auktoriserade i definitionen i nästa utgåva.

Av förarbetena³ framgår att villkor för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen kan placeras i beskrivningen av järnvägsnätet eller i trafikeringsavtalet. En fördel med att placera villkor eller förutsättningar som är lika för alla i beskrivningen av järnvägsnätet är att det tidigt blir tydligt vad som gäller. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att alla delar som är generella för sökande skall framgå i järnvägsnätsbeskrivningen. Endast det som är specifikt för ett tågläge skall tas upp i trafikeringsavtalet. A-Train AB **skall** placera alla generella uppgifter, som t.ex. förutsättningar och allmänna villkor, i sin järnvägsnätsbeskrivning i nästa utgåva.

Trafikeringsavtal träffas i anslutning till beslut om tågplan och skall gälla under en tågplanepериод. Den definition som finns kan leda till att man får uppfattningen att det gäller att enbart trafikera infrastrukturen utan någon tidsrestriktion. Definitionen av trafikeringsavtal **skall** ändras till att det avser avtal i samband med tilldelning av ett tågläge i nästa utgåva.

Trafikhuvudman

Järnvägsstyrelsen har inte funnit ordet trafik huvudman i järnvägsnätsbeskrivningen förutom i definitionskapitlet. Ordet kan därför tas bort vid nästa utgåva.

Om A-Train AB menar de som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § JL skall den termen användas istället.

Trafikoperatör

Som nämnts ovan under Bärning är det olyckligt att använda termen trafikoperatör, se kommentar under det ordet. A-Train AB bör tänka på att järnvägsnätsbeskrivningen skall riktas mot alla, oavsett om man har ingått trafikeringsavtal eller inte. Beskrivningen är till för att informera alla om vad som gäller på den aktuella infrastrukturen. Ändring bör därför göras i nästa utgåva.

Uppgifter som saknas i kapitel 1

Under detta kapitel saknar Järnvägsstyrelsen följande uppgifter.

- Enligt 22 § JvSFS 2005:1 skall vid samråd enligt 6 kap. 5 § andra stycket JL förslaget till beskrivning av järnvägsnät offentliggöras på det sätt som infrastrukturförvaltaren bestämmer. Av offentliggörandet skall det framgå när och hur berörda parter kan framföra synpunkter. Vad gäller offentliggörande har synpunkter framförts ovan under kapitel 1.2. Järnvägsstyrelsen anser dock att det även skall framgå i beskrivningen hur järnvägsföretag och auktoriserade med flera kan kontrollera om förslag till uppdateringar eller ändringar finns så att kravet på samråd kan uppfyllas.

³ Prop. 2003/04:123 om järnvägslag sid. 124

2 Granskning av kapitel 2 Villkor för tillträde och trafiker

Granskning av avsnitt 2.2 Allmänna tillträdesvillkor

Järnvägsstyrelsen anser att även de järnvägsföretag som har särskilt tillstånd har rätt att trafikera Arlanda Link. A-Train AB **skall** omgående inkludera dessa.

Enligt 6 kap. 1 § JL är en infrastrukturförvaltare skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 5 kap. JL har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät och att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i JL. Detta innebär att A-Train AB har rätt att enligt 5 kap 1 § andra stycket JL bestämma vem som får utföra eller organisera persontrafik på den aktuella infrastrukturen. A-Train AB måste dock även beakta 5 kap. 2 § JL som reglerar rätten för internationella sammanslutningar. A-Train AB **skall** omgående inkludera detta i sin järnvägsnätsbeskrivning.

Enligt förarbetena⁴ krävs för järnvägsfordon att de utöver godkännande även används i enlighet med villkor i avtal mellan infrastrukturförvaltare och det järnvägsföretag som använder fordonet (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren syftar till att garantera ett godtagbart samband mellan fordon och infrastruktur. Generella villkor skall finnas i järnvägsnätsbeskrivningen och de specifika i trafikeringsavtalet. A-Train AB **skall** i enlighet med detta ändra uppgifterna i nästa version.

Granskning av avsnitt 2.3 Allmänna affärsvillkor

Avsnitt 2.3.1 Elleverans

De uppgifter som framkommer under denna underrubrik är av sådan karaktär att uppgifterna borde finnas under kapitel 3 och 5 istället. Järnvägsstyrelsen väljer dock att framföra synpunkter på uppgifterna om elleverans här istället för nämnda kapitel.

Vad gäller hur man får elen samt vad den kostar kan hänvisning göras till Banverkets järnvägsnätsbeskrivning (med kapitelhänvisning eller sidhänvisning) då verket levererar elen.

Granskning av avsnitt 2.4 Ansvar

Avsnitt 2.4.1 Räddning, röjning och bärgning

De uppgifter som framkommer under denna underrubrik - med undantag för ansvar, ersättningsskyldighet och regress - är av sådan karaktär som borde finnas under kapi-

⁴ Prop. 2003/04:123 om järnvägslag, sid. 80 f

tel 4 istället. Järnvägsstyrelsen väljer att framföra synpunkter här istället för nämnda kapitel.

Informationen om störningar, röjnings- och nödsituationer saknar en utförlig beskrivning av principer och metoder. Detta är ett krav enligt 19 § JvSFS 2005:1. I nästa utgåva **skall** A-Train AB ta med dessa uppgifter. A-Train AB skall även beakta vad som framgår i 6 kap. 17 och 18 §§ JL om detta.

Avsnitt 2.4.2 Ansvar vid förseningar

Förseningar kan bero på flera saker. Vad som är viktigt är att få information när ersättning skall utgå eller erläggas. I A-Train AB:s fall kan Järnvägsstyrelsen konstatera att ersättning vid försening endast kan utgå om banarbete påverkas, annars inte.

Avsnitt 2.4.3 Ansvar för sakskada

Sista stycket i kapitlet är felaktigt då Järnvägsstyrelsen inte längre utreder olyckor och/eller tillbud. A-Train AB **skall** ändra uppgifterna i stycket vid nästa utgåva.

Uppgifter som saknas i kapitel 2

Järnvägsstyrelsen saknar följande uppgifter under detta kapitel.

- Enligt 6 § punkt g) JvSFS 2005:01 skall i järnvägsnätsbeskrivningen framgå de villkor som gäller för ansvar, ersättningsskyldighet och regress. Järnvägsstyrelsen anser att A-Train AB inte har gett tillräcklig information inom detta område. Detta **skall** revideras i nästa utgåva.
- Enligt 21 § JvSFS 2005:1 skall det i järnvägsnätsbeskrivningen framgå information om förutsättningarna för att järnvägsföretag eller de som har auktorisation skall kunna begära ett ramavtal. A-Train AB har enbart definierat termen - se dock kommentarerna ovan - men mer utförlig information behövs enligt nämnda paragraf. A-Train AB **skall** vid nästa utgåva komplettera med mer utförlig information om vad som gäller för ramavtal.
- Järnvägsstyrelsen anser att otydlighet råder angående vem man sluter trafikeringsavtal med. Är det med A-Train AB eller Banverket? Det framgår inte heller när och hur avtalet tecknas. Avtal skall enligt 6 kap. 22 § JL tecknas i samband med tilldelning av ett tågläge och enligt 7 § punkt i) JvSFS 2005:1 skall det framgå närmare angivelser när trafikeringsavtal kommer att förhandlas med berörda parter. A-Train AB **skall** uppdatera sin järnvägsnätsbeskrivning med dessa uppgifter i nästa utgåva.
- Enligt 6 § punkt b) JvSFS 2005:1 skall det i järnvägsnätsbeskrivningen framgå vilka operativa regelverk som gäller för infrastrukturen och som järnvägsföretag skall iaktta samt var dessa finns att tillgå. Här menas främst uppgifter om trafiksäkerhetsinstruktionen. A-Train AB **skall** komplettera sin järnvägsnätsbeskrivning med dessa uppgifter i nästa utgåva.

- Vad som framgår under avsnitt 3.4.4 Specialtransport i A-Train AB:s järnvägsnätsbeskrivning borde finnas i detta kapitel istället då tanken med kapitlet är att det skall innehålla uppgifter om villkor för att trafikera infrastrukturen. Vad gäller själva texten undrar Järnvägsstyrelsen om A-Train AB inte menar transportvillkor istället för transporttillstånd. A-Train AB borde vara intresserad av de villkor som gäller för specialtransporter som Banverket har beslutat om för att kunna tilldela tåglägen. Järnvägsstyrelsen vill även uppmärksamma A-Train AB att enligt 6 § punkt e) JvSFS 2005:1 framgår det att i järnvägsnätsbeskrivningen skall det framgå att om specialtransporter tillåts och om det tillåts skall det framgå var villkoren för dessa transporter finns att tillgå.
- Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att det vore lämpligt att information om provkörning av fordon tas upp i detta kapitel då det är information som rör villkor för att trafikera infrastrukturen. Redan i detta kapitel skall man få en uppfattning om vad som gäller för infrastrukturen.

3 Granskning av kapitel 3 Infrastruktur

Granskning av avsnitt 3.1 Allmänt

Vad gäller den text som beskriver vilken infrastruktur som A-Train AB är infrastrukturförvaltare för och av den karta som har bifogats järnvägsnätsbeskrivningen kan följande fråga uppkomma. Varför omfattas inte sträckan Arlanda Nedre och Arlanda C?

Av pågående ärenden vid Järnvägsstyrelsen har Järnvägsstyrelsen fått uppfattningen att A-Train AB även skall vara infrastrukturförvaltare för spår 1 och 2 vid Stockholms Central. Om så är fallet skall även dessa omfattas av järnvägsnätsbeskrivningen.

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma A-Train AB på att begreppet järnvägsinfrastruktur innefattar förutom ”linjen” också tågspår på stationer, sidospår och det som tidigare kallats ”övrig järnväg”. Ett tågläge kan således också avse kapacitet på sådan infrastruktur. Det medför att spåret till servicedepån ingår i A-Train AB:s järnvägsnät och skall beskrivas i järnvägsnätsbeskrivningen.

Granskning av avsnitt 3.2 Tekniska data

Avsnitt 3.2.1 Skavstaby - Arlanda Norra

Enligt 5 § punkt b) JvSFS 2005:1 skall järnvägsnätsbeskrivningen innehålla uppgifter om infrastrukturens kapacitetsegenskaper. Följande uppgifter **skall** A-Train AB inkludera i sin järnvägsnätsbeskrivning vid nästa utgåva.

1. Uppgift om enkelspår, dubbelspår och flerspår.

2. Om det finns begränsningar för maximal tåglängd skall det framgå för sträckan Skavstaby till Arlanda Södra. Maximal tåglängd framgår enbart för stationerna Arlanda Södra och Arlanda Norra.

Avsnitt 3.2.2 Arlanda Central - Myrbacken

Som ovan saknas uppgift om enkelspår, dubbelspår och flerspår.

Granskning av avsnitt 3.3 Linjebok

Linjebok är bland annat att betrakta som operativa regler varför dessa bör framgå under kapitel 2.

Granskning av avsnitt 3.4 Trafikrestriktioner

Avsnitt 3.4.1 Farligt gods

Av avsnittet kan uppfattning fås att godstrafik får förekomma på den aktuella infrastrukturen. Detta motsägs i avsnitt 3.2.1, 3.2.2 och 3.4.2. Järnvägsstyrelsen anser att det borde framgå tydligt i kapitel 2 att godstrafik inte får förekomma.

Avsnitt 3.4.3 Lastprofil

Järnvägsstyrelsen undrar varför lastprofil B redovisas då det enligt avsnitt 3.2.1 och 3.2.2 endast är lastprofil A som gäller. Om lastprofil B vid något tillfälle kan användas bör det framgå i järnvägsnätsbeskrivningen.

4 Granskning av kapitel 4 Kapacitetstilldelning

Inledning

Granskning av detta kapitel har inte kunnat göras i sin helhet. Anledningen till detta är att A-Train AB i sin järnvägsnätsbeskrivning framför att det styrande dokument som i detalj reglerar tilldelningen är Banverkets vägledning ”Planeringsförutsättningar för tåglägesansökningar”. Detta dokument har inte bifogats järnvägsnätsbeskrivningen och finns inte heller på A-Train AB:s hemsida. Järnvägsstyrelsen har begärt in dokumentet av A-Train AB men har inte fått tillgång till det. Järnvägsstyrelsen har därför inte kunna utläsa hur bland annat kapacitetsprocessen är. Detta är uppgifter som skall framgå i järnvägsnätsbeskrivningen. Väljer man att hänvisa till ett annat dokument skall detta dokument vara tillgängligt på samma sätt som järnvägsnätsbeskrivningen. A-Train AB **skall** antingen se till att aktuellt dokument är tillgängligt eller se till att järnvägsnätsbeskrivningen innehåller de uppgifter som krävs enligt gällande författningar vid nästa utgåva.

Mot bakgrund av det ovannämnda har revisionen utgått från vad som är skrivet i det dokument som är tillgängligt, nämligen A-Train AB:s järnvägsnätsbeskrivning.

Granskning av avsnitt 4.1 Allmänt

Vad gäller överbelastad infrastruktur har Järnvägsstyrelsen följande synpunkter. A-Train AB **skall** på ett tydligt sätt ange vilka prioriteringskriterier som tillämpas. Antingen skall bilaga 4 i A-Trains järnvägsnätsbeskrivning tillämpas eller Banverkets prioriteringskriterier.

Av 6 kap. 15 § JL framgår att prioriteringskriterierna skall anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Ett grundläggande krav enligt förarbetena⁵ för att få tillämpa prioriteringskriterier är att dessa angetts i järnvägsnätsbeskrivningen. Dessutom framgår av förarbetena⁶ att utformningen av prioriteringskriterier bör enligt regeringens mening ta sin utgångspunkt i att tilldelningen av kapacitet bör åstadkomma lägre transportkostnader för samhället. Tilldelningen av infrastrukturkapacitet omfattas av krav på samhällsekonomisk effektivitet. Prioriteringskriterier skall utformas i syfte att användas inom ramen för tilldelning av kapacitet som medger ett samhällsekonomiskt effektiv nyttjande av infrastrukturen. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att bilaga 4 i A-Train AB:s järnvägsnätsbeskrivning inte uppfyller nämnda krav. Bland annat skall prioriteringskriterierna vara utformade på så vis att de kan hantera konflikt mellan två begärda tåglägen, inklusive begäran om tågläge för banarbete. Därmed måste det samhällsekonomiska värdet på respektive begärda tågläge vara utgångspunkten i prioriteringen.

A-Train AB har hänvisat till Banverkets järnvägsnätsbeskrivning. Det medför att utöver det nämnda behöver A-Train AB även ta del av de synpunkter som har framfört till Banverket i samband med den revision som gjordes mot verkets järnvägsnätsbeskrivning⁷. Synpunkterna berör hela Banverkets kapacitetstilldelningsprocess och prioriteringskriterierna i synnerhet.

Vad gäller tredje stycket i avsnitt 4.1 finns flera synpunkter då detta stycke är oklart. Först och främst **skall** A-Train AB precisera hur man ansöker, det vill säga vart man skickar ansökan. Vidare är det lämpligt att under inledningen beskriva hur processen är. För A-Train AB:s kännedom påbörjas processen med att ansökningar kommer in. Processen fortsätter därefter enligt följande. Förslag till tågplan skall tas fram som berörda skall få yttra sig över. Infrastrukturförvaltaren skall samordna för att lösa eventuella kapacitetskonflikter. Går det inte att lösa genom samordning skall infrastrukturförvaltaren tillhandahålla tvistlösning. Om någon lösning inte går att få fram skall infrastrukturförvaltaren förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad. Konflikten löses med extra avgift och/eller prioriteringskriterier. När det inte längre finns en konflikt skall infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan. När beslut finns kan part hänskjuta ärendet till Järnvägsstyrelsen för prövning av tvist. Järnvägsstyrelsens beslut om prövning av

⁵ Prop. 2003/04:123 om järnvägslag, sid. 190

⁶ Prop. 2003/04:123 om järnvägslag, sid. 112

⁷ Tillsynsrapport 2006:2 Revision av Banverkets och Öresundbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar

tvist kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Allt detta är reglerat i sjätte kapitlet samt 8 kap. 9 § JL. A-Train AB **skall** beskriva processen på ett korrekt sätt enligt 6 kap. JL i nästa utgåva.

Vad gäller banarbete vill Järnvägsstyrelsen uppmärksamma A-Train AB på följande. Processbeskrivningen omfattar även planering av banarbeten. Utöver de stora banarbeten som leder till kapacitetsinskränkningar och som skall framgå i järnvägsnätsbeskrivningen, skall A-Train AB beakta 6 kap. 8 § JL. Av nämnda paragraf framgår att infrastrukturförvaltaren skall ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt då ansökningar om infrastrukturkapacitet skall ha kommit in. Utöver detta skall infrastrukturförvaltaren planera för reservkapacitet, vilket kommenteras under avsnitt 4.2.3.

Granskning av avsnitt 4.2 Ansökan

Avsnitt 4.2.1.1 Järnvägsföretag

Järnvägsstyrelsen konstaterar att A-Train AB endast har ett avsnitt för järnvägsföretag. För kännedom får även de med auktorisation ansöka om tågläge. Detta framgår av 6 kap. 7 § JL. A-Train AB **skall** ändra detta omgående. Lämpligt är att även då ändra namnet på rubriken.

Järnvägsföretag kan även ha särskilt tillstånd. Någon inskränkning framgår inte av 6 kap. JL att dessa inte får ansöka om tågläge. A-Train AB **skall** omgående ändra sin järnvägsnätsbeskrivning på så sätt att även de med särskilt tillstånd får ansöka om tågläge.

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att försäkringsfrågan är en del av Järnvägsstyrelsens tillståndsprövning. De som har fått tillstånd uppfyller de krav som gäller enligt 3 kap. JL. När tillstånd har meddelats är man järnvägsföretag eller auktoriserad. Ytterligare krav kan därefter inte ställas på försäkring. A-Train AB **skall** ta bort det ytterligare försäkringskrav som framkommer i järnvägsnätsbeskrivningen i nästa utgåva.

Det är inte i samband med ansökan om tågläge som trafikeringsavtal skall slutas. Enligt 6 kap. 22 § JL sluts trafikeringsavtal i samband med tilldelning av ett tågläge. Trafikeringsavtal är därmed en bekräftelse på tilldelat tågläge. De uppgifter som nämns i avsnitt 4.2.1.1 gällande trafikeringsavtalet är alla av den art som skall redovisas utförligt i järnvägsnätsbeskrivningen. Övriga synpunkter angående trafikeringsavtal finns i avsnitt 1.6 Definitioner. A-Train AB **skall** i nästa utgåva anpassa detta avsnitt till vad som har framförts.

Vad gäller ramavtal hänvisar Järnvägsstyrelsen till de synpunkter som har framförts under avsnitt 1.6 Definitioner. Järnvägsstyrelsen vill framhålla att kapacitet behöver sökas för varje år och ramavtal kan inte göras gällande så att det utesluter andra ansökningar. Ramavtal kan inte garantera tåglegen. Det medför att ramavtal och trafikeringsavtal kompletterar varandra.

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma A-Train AB på att det som nämns i sista stycket i avsnitt 4.2.1.1 är sådant som ingår i tillståndsprövningen. Uppfyller man inte de kraven får man inget tillstånd och kan därmed inte ansöka om tågläge. Enligt Järnvägsstyrelsen innehåller sista stycket överflödigt information.

Avsnitt 4.2.1.2 Fordon

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att stycke ett och två under denna rubrik är sådan information som borde framgå redan under kapitel 2. Stycken bör alltså flyttas dit vid nästa utgåva.

Avsnitt 4.2.2 Ansökan inför fastställande av tågplan

Järnvägsstyrelsen anser att tillräcklig information inte finns om vad ansökan skall innehålla. Detta gäller innehållet som sådant samt vilka uppgifter i ansökan som är väsentliga. Sistnämnda behövs bland annat i samband med tillämpning av prioriteringskriterierna. Dessutom skall det framgå till vilken adress ansökan skall skickas. I kontaktlistan nämns två adresser till Banverket. Därutöver anges i avsnitt 4.1 tredje stycket att ansökan även kan skickas in till A-Train AB. Det skall tydligare framgå vart ansökan skall skickas. Då det nämnda är krav enligt 10 § JvSFS 2005:1 **skall** A-Train AB införa dessa uppgifter i nästa version. Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma A-Train AB på 26 § JvSFS 2005:1. Enligt nämnda paragraf skall den infrastrukturförvaltare som fått en ansökan om tågläge på sitt och andras järnvägsnät anteckna på ansökan när den kom in till infrastrukturförvaltaren och skicka kopia av ansökan till berörda infrastrukturförvaltare senast två arbetsdagar från mottagandet av ansökan.

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma A-Train AB på att flexibilitet i avgångs- respektive ankomsttid i ansökan är positivt för den som skall planera tågplanen. Det finns dock ingen möjlighet att kräva detta. Järnvägsföretag och de auktoriserade har rätt att ansöka om ett visst tågläge. Om flexibilitet inte råder och kapacitetskonflikt uppkommer med anledning av detta skall den planeringsprocess som redovisats ovan tillämpas. Den samhällsekonomiskt mest effektiva lösningen skall väljas. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att det nämnda är krav enligt 6 kap. 1 § JL varför A-Train AB **skall** beakta detta i samband med nästa utgåva.

Om A-Train AB väljer att järnvägsnätsbeskrivningen enbart skall gälla för respektive tågplanepериод ställer sig Järnvägsstyrelsen undrande till varför A-Train AB inte uttryckligen kan ange vilka datum som gäller för planeringsprocessen. Om A-Train AB väljer att järnvägsnätsbeskrivningen skall gälla flera tågplanepериодer skall bilaga med datum finnas eller så skall A-Train AB på ett bättre sätt hänvisa var datumen finns på Banverkets hemsida. Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma A-Train AB på den kritik som Järnvägsstyrelsen gav Banverket i samband med revision av verkets järnvägsnätsbeskrivning för tågplanepериод T07⁸. Att datum skall tydligt framgå regleras i 7 § JvSFS 2005:1 vilket medför att A-Train AB **skall** beakta även detta i nästa utgåva.

⁸ Tillsynsrapport 2006:2 Revision av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att om en ansökan om tågläge inkommer för sent skall den inte beaktas i samband med planeringsprocessen utan behandlas som en ad hoc-ansökan i enlighet med 6 kap. 16 § JL.

Avsnitt 4.2.3 Ansökan efter fastställande av tågplan

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma A-Train AB på att reservkapacitet skall finnas. Inför planeringsprocessen skall A-Train AB överväga hur mycket reservkapacitet som behöver avsättas för önskemål från sökande som väljer att inte delta i planeringsprocessen. Enligt 6 kap. 3 § JL skall en infrastrukturförvaltare bedöma behovet av att organisera tågägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Reservkapacitet är inte enbart till för ad hoc-ansökningar utan skall även användas för banarbeten som inte kan bokas i samband med planeringsprocessen samt tågägen som behövs för transporter av arbetsfordon.

Då A-Train AB i detta avsnitt har hänvisat till avsnitt 4.2.2 gäller de synpunkter även här. Dessutom framgår det i 11 § JvSFS 2005:1 vad som gäller för ad hoc-ansökningar.

A-Train AB **skall** beakta ovannämnda i samband med nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivningen.

Granskning av avsnitt 4.3 Tilldelningsprocess

Avsnitt 4.3.1 Allmänt

Järnvägsstyrelsen anser att det vore lämpligt om det framgår i detta avsnitt att Banverket gör uppgifter på uppdrag av A-Train AB. Bolaget kan antingen hänvisa till avsnitt 1.4 eller komplettera texten under denna rubrik med vad som har framförts.

Det är självklart att sökande är fria att ansöka om den kapacitet de önskar och A-Train AB borde beakta detta mot bakgrund av de synpunkter som framfördes under avsnitt 4.2.2 angående flexibilitet.

Avsnitt 4.3.2 Tilldelade tågägen

Texten under detta avsnitt är otydlig då A-Train AB har blandat ihop 6 kap. 19 § med 20 § JL. Dessutom saknas uppgift om i hur hög grad ett tilldelat tågläge skall nyttjas för att inte återkallas. Bättre information behövs även vad gäller hur icke nyttjade tågägen skall beaktas vid senare tilldelning av tågägen. A-Train AB **skall** vid nästa utgåva justera detta i förhållande till vad som har framförts.

Granskning av avsnitt 4.4 Utnyttjande av tilldelad kapacitet

Avsnitt 4.4.2 Information från Järnvägsföretag

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma A-Train AB på Banverkets omorganisation och att uppdatering bör ske i enlighet med denna.

Avsnitt 4.4.3 Åtgärder vid störning

Enligt 19 § JvSFS 2005:1 skall av informationen om störningar, röjnings- och nödsituationer framgå principerna och metoderna för hur de hanteras. Järnvägsstyrelsen anser inte att A-Train AB har följt detta varför detta **skall** beaktas i samband med nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivning.

Granskning av avsnitt 4.5 Reservkapacitet

Järnvägsstyrelsen hänvisar till de synpunkter som har framförts under avsnitt 4.2.3.

Uppgifter som saknas i kapitel 4

Järnvägsstyrelsen saknar uppgifter om samordning, tvistlösning, överbelastad infrastruktur, kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan i enligt med JvSFS 2005:1. Därutöver saknas information om datum och tidsfrister för planeringsprocessen enligt 7 § JvSFS 2005:1. Detta **skall** finnas med vid nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivningen. Närmare beskrivning om vad för uppgifter som skall finnas framgår i den vägledning till järnvägsnätsbeskrivning som finns på Järnvägsstyrelsens hemsida, www.jvs.se. Dessutom vill Järnvägsstyrelsen påminna A-Train AB om att tidsfristen för berörda parter för att yttra sig över förslag till tågplan inte får understiga en månad (6 kap. 9 § JL).

5 Granskning av kapitel 5 Tjänster

Granskning av avsnitt 5.1 Allmänt

Järnvägsstyrelsen hänvisar till tidigare synpunkter ovan om vem som får sluta trafikeringsavtal samt övriga synpunkter som rör ram- respektive trafikeringsavtal.

Granskning av avsnitt 5.2 Tågföringsrelaterade tjänster

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma A-Train AB på att det som framförs under detta avsnitt är delar av vad som skall ingå i ansökan om tågläge. Det framförda är inga ytterligare tjänster som man skall ansöka särskilt om. Anledningen till att Järnvägsstyrelsen kommenterar detta är att det finns möjlighet att tolka att det som uppräknas under detta avsnitt är något som skall ansökas om utöver ansökan om tågläge.

Granskning av avsnitt 5.3 Bantillträdestjänster

Det kan konstateras att det finns en skillnad i informationen om elen i första punkten i förhållande till vad som framförs under avsnitt 3.2.1 och 3.2.2.

Vad gäller andra punkten är stationer för passagerare en tjänst som skall räknas upp enligt 12 § JvSFS 2005:1. Det innebär att inte endast Arlanda Central skall nämnas i

uppräkningsen utan även Arlanda Norra och Arlanda Södra. A-Train AB **skall** rätta detta i nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivningen.

Järnvägsstyrelsen undrar varför servicedepån, station Blackvreten (omnämnd i avsnitt 3.1), inte är omnämnd under detta avsnitt då det torde vara en tjänst som utövas där.

Uppgifter som saknas i kapitel 5

Järnvägsstyrelsen saknar följande uppgifter i detta kapitel.

- Järnvägsstyrelsen saknar en uppräkningsen av tjänster i förhållande till vad som nämns i järnvägsnätsbeskrivningen (12 § punkterna a)-c) JvSFS 2005:1). Utöver vad som framgår ovan saknas även uppgift om kommunikationssystemet NMT med mera.
- Uppgifter om vilka krav och förutsättningar, det vill säga användarvillkor, som föreligger för nyttjande av tjänsterna saknas (12 § punkt d) JvSFS 2005:1).
- Järnvägsstyrelsen saknar en distinktion mellan vad som är tjänster som hör till tåglägen och tjänster som man behöver ansöka särskilt om, dvs. skillnaden mellan avsnitt 5.2 och övriga avsnitt om tjänster. Det skall klart framgå vilka tjänster som ingår i tilldelat tågläge.

6 Granskning av kapitel 6 Avgifter

Kapitlets första stycke

Enligt 7 kap. JL finns fyra olika avgifter, nämligen marginalkostnadsbaserad avgift, extra avgift (i samband med överbelastad infrastruktur), särskild avgift och avgifter för tjänster. Av 13 § JvSFS framgår att i järnvägsnätsbeskrivningen skall det redovisas närmare angivelse av metoder och bestämmelser som används vid beräkning av kostnader för nyttjande av järnvägsinfrastruktur, miljö- och olyckskostnader samt extra avgifter, särskilda avgifter och rabatter. Dessutom skall anges respektive avgift och rabatt som gäller (med undantag för extra avgifter och särskilda avgifter), uppgifter om kommande avgiftsändringar, kriterierna för och förfarandet vid förhandling av särskild avgift samt vem som anmäler till Järnvägsstyrelsen att förhandling om särskild avgift kommer att inledas.

A-Train AB:s spåravgift torde vara uppbyggd på marginalkostnadsbaserad avgift, eventuellt även på extra och särskild avgift. A-Train AB har inte i järnvägsnätsbeskrivningens bilaga 5 redovisat det som krävs enligt gällande författningar. Det skall framför allt framgå vad som är marginalkostnadsbaserat och om eventuella särskilda avgifter tas ut och i så fall varför och hur de är uppbyggda.

Vad gäller stationsavgift är det en avgift för tjänst enligt 6 kap. 23 § JL. Stationsavgift skall tas ut inte bara på Arlanda Central utan även på Arlanda Norra och Arlanda Södra. Detta då avgifter för tjänster enligt nämnda paragraf skall tas ut på ett icke-diskriminerande sätt. Avgiften för tjänsten på Arlanda Central, Arlanda Norra och

Arlanda Södra skall enligt 7 kap. 8 § JL beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänster och efter det faktiska nyttjandet som köparen av tjänsten begär. Anledningen till det sistnämnda är att A-Train AB är ensam om att tillhandahålla denna tjänst. Det torde inte vara någon svårighet för A-Train AB att nämna i järnvägsnätsbeskrivningen hur stor denna avgift är utifrån de metoder och bestämmelser som skall framgå i beskrivningen.

Järnvägsstyrelsen utgår från att de tjänster som omnämns i avsnitt 5.2 bygger på de principer som gäller för tåglägen. Tjänsterna som omnämns i avsnitt 5.3 skall vara icke-diskriminerande. Om sistnämnda tjänster tillhandahålls av endast en infrastrukturförvaltare skall, som nämnts ovan, avgiften beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska nyttjande som köpare av tjänsten begär.

Kapitlets andra stycke

Det som nämns i detta stycke är uppgifter som borde framgå i kapitel 5. Järnvägsstyrelsen anser att i kapitel 6 skall det bättre framgå var i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning avgiften för el finns. Detta så att man på ett enkelt sätt får kännedom om avgiften. Alternativt är att skriva vad avgiften är i A-Train AB:s järnvägsnätsbeskrivning.

Kapitlets tredje stycke

Då det verkar som om kommunikationssystemet NMT kan erhållas skall detta framgå i kapitel 5 samt uppgift om vem som är operatör. Avgift för NMT skall dock framgå i detta kapitel.

Järnvägsstyrelsens sammanfattande uppfattning

A-Train AB **skall** anpassa kapitel 6 till vad som har framförts ovan i nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivning.

Uppgifter som saknas i kapitel 6

Järnvägsstyrelsen saknar följande uppgifter i detta kapitel.

- Enligt prop. 2003/04:123 sid. 139 får A-Train AB ta ut särskild avgift enligt 7 kap. 5 § JL. Utöver vad som redan har nämnts om särskild avgift ovan saknar Järnvägsstyrelsen uppgift om förhandlingsprinciperna, inklusive uppgift om vem som anmäler till Järnvägsstyrelsen om att förhandling skall inledas. A-Train AB **skall** komplettera sin järnvägsnätsbeskrivning med dessa uppgifter vid nästa utgåva.
- Järnvägsstyrelsen saknar information om förändringar av avgifter. Förändringar får endast ske efter samrådsförfarande. Enligt Järnvägsstyrelsens uppfattning medför detta att A-Train AB får svårt att ändra avgifterna för T08.
- Järnvägsstyrelsen saknar uppgifter om hur debitering kommer att ske. A-Train AB bör ta med denna uppgift vid nästa utgåva.

- Järnvägsstyrelsen saknar information om rabatt och bokningsavgifter. Då dessa inte är omnämnda i järnvägsnätsbeskrivningen får de inte tillämpas på den aktuella infrastrukturen.

Rapport 2007:8



Järnvägsstyrelsen