



Svenska infrastrukturförvaltare 2007



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning.....	4
2	Inledning.....	5
3	Tillstånd infrastrukturförvaltare	5
4	Järnvägsstyrelsens tillsyn bantillträde.....	6
4.1	Genomförda revision 3.....	6
4.1.1	Granskning av A-Train AB:s, Göteborgs Hamn AB:s och Inlandsbanan AB:s järnvägsnätsbeskrivningar	6
4.2	Genomförda revision 2.....	7
4.2.1	Tillsyn av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar.....	7
4.2.2	Tillhandahållandet av tjänster i hamnar och terminaler	7
4.3	Genomförda revision 1.....	7
4.3.1	Upprättande och offentliggörande av järnvägsnätsbeskrivning 2007, kommuner.....	7
5	Prövning av tvist.....	8
5.1.1	Ofofbanen AS vs Banverket.....	8
5.1.2	Green Cargo AB vs Banverket	9
5.1.3	Svenska Tågkompaniet AB vs Banverket.....	9
5.1.4	Efterlevnad av beslut.....	9
5.2	Kommande år.....	10

1 Sammanfattning

Rapporten visar att:

- 1) Antalet infrastrukturförvaltare som upprättat en järnvägsnätbeskrivning och som Järnvägsstyrelsen har kännedom om räknar till 96. Anledningen till att denna siffra sammantaget är något lägre jämfört med 2006 är att den stora gruppen av infrastrukturförvaltare som endast transporterar eget gods på sin anläggning undantagits från bestämmelserna om järnvägsnätbeskrivning. Järnvägsstyrelsens tillsyn under 2007 att kontrollera kommunernas järnvägsnätbeskrivningar har gett resultat.
- 2) Tillsyn bantillträde har under året innefattat granskning av A-Train AB:s, Göteborgs hamn AB:s och Inlandsbanan AB:s järnvägsnätbeskrivningar. Förelägganden har lett till tydligare beskrivningar som beskriver likvärdiga förutsättningar för trafik på respektive järnvägsnät.
- 3) Tillsyn mot Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätbeskrivningar har korrigerat felaktigheter bland annat i kapacitetstilldelningsprocessen.
- 4) Granskning av tjänster i terminaler har utförts. Inga tecken på diskrimination observerades. Dock ledde granskningen till ett föreläggande rörande upprättande av järnvägsnätbeskrivning. När det gäller kapacitet på de terminaler som Banverket förvaltar förelägger Järnvägsstyrelsen Banverket att inkludera denna kapacitet i beslut om tågplan.
- 5) Järnvägsstyrelsen har under året handlagt tre tvister mellan järnvägsföretag och Banverket. På flera punkter hade Banverket brustit i förfarandena för kapacitetstilldelning och dokumentationen. Järnvägsstyrelsen följer upp detta med att kontrollera att Banverket har justerat sitt arbete i linje med Järnvägsstyrelsens beslut under 2008. Beslut i tvisterna går att läsa i sin helhet på Järnvägsstyrelsens hemsida.
- 6) Järnvägsstyrelsen har i början av 2008 emottagit en tvist mellan ett järnvägsföretag och Banverket och beslut i ärendet har offentliggjorts på Järnvägsstyrelsens hemsida. Beslutet rör järnvägsföretagens rättighet att få sina ad-hoc ansökningar behandlade på ett korrekt sätt inom en gällande tågplan.

2 Inledning

I Järnvägsstyrelsens uppdrag ingår att upprätta en analys som beskriver händelser och tillstånd bland de svenska infrastrukturförvaltarna. Branschen – infrastrukturförvaltarna uppgår till ca 500 stycken och delas upp, ur marknadssynpunkt, i fyra olika grupper enligt nedan:

Grupp 1

Stora infrastrukturförvaltare (Banverket, A-Train, Inlandsbanan, Göteborgs hamn och Öresundsbrokonsortiet).

Grupp 2

Infrastrukturförvaltare med kapacitetstilldelning (ca 90 st).

Grupp 3

Hamnar och terminaler (ca 40 st).

Grupp 4

Infrastrukturförvaltare vars huvudsakliga uppgift är att tillhandahålla järnvägsanknutna tjänster (ca 15 st).

Indelningen blir ett verktyg för att underlätta planeringen av den riskbaserade tillsynen bantillträde, eftersom infrastrukturförvaltarnas verksamheter och storlek skiljer sig åt. Alla 500 förvaltare ingår inte i någon marknadsgrupp (1-4). Anledningen är att från och med 1 juli, 2007 omfattas inte de infrastrukturförvaltare där det endast transporteras eget gods av bestämmelserna rörande bantillträde.

Föreliggande rapport meddelar om Järnvägsstyrelsens arbete under 2007, större händelser som påverkat branschen, förändringar i antalet infrastrukturförvaltare (tillstånd, återkallande mm) samt en utkik om vad kommande år kan komma att innebära.

Syftet med rapporten är att ge en översiktlig bild av tillståndet bland svenska infrastrukturförvaltare, hur införandet av ny järnvägsförfattning fortlöper samt förväntningar om utvecklingen framgent.

Rapporten delas in i två huvudblock där det första innehåller en beskrivning om hur många infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt förändringar under året. Del två beskriver Järnvägsstyrelsens aktiviteter under året och avslutas med en framåtblick.

3 Tillstånd infrastrukturförvaltare

Järnvägsstyrelsen har under 2007 fortsatt arbetet med att ompröva samtliga säkerhetstillstånd, vilket ska vara utfört i sin helhet för hela branschen innan utgången av 2010. För verksamhetsåret 2007-01-01 – 2007-12-31 ser fördelning ut enligt nedan:

Tillstånd infrastrukturförvaltare

Nya	Omprövning	Återkallande
134	118	57

Ungefär 180 tillstånd återstår för omprövning till utgången av 2010. Sedan hösten 2007 handläggs Banverkets tillståndsansökan hos Järnvägsstyrelsen. Innan utgången av juni 2008 ska detta arbete vara klart och under årets första hälft kommer mycket av resurserna koncentreras till detta arbete. En annan större tillståndsprövning som genomförs under året är SL. Samtliga nya tillstånd och omprövade tillstånd sker med stöd av Järnvägslag (2004:519). Att antalet återkallande tillstånd är relativt stort beror dels på att infrastrukturförvaltare på egen begäran önskat ett återkallande, dels att företag ombildas.

En utredning för att förenkla tillståndsprövningsprocessen har pågått på Järnvägsstyrelsen under 2007. Resultatet av denna utredning förenklar tillståndsprövningen och underlättar för verksamhetsutövarna.

4 Järnvägsstyrelsens tillsyn bantillträde

Järnvägsstyrelsen har under 2007 genomfört ett antal tillsyner, allt från revision 3 (den mest omfattande revisionen) till revision 1 (den minst komplicerade). Nedan sammanfattas 2007 års aktiviteter uppdelade på revision 3, 2 respektive 1. Tillsyn bantillträde sker med hänsyn till företeelser eller händelser som gör stor skada på marknaden, det vill säga arbetet är riskbaserat.

4.1 Genomförda revision 3

4.1.1 Granskning av A-Train AB:s, Göteborgs Hamn AB:s och Inlandsbanan AB:s järnvägsnätsbeskrivningar

Järnvägsstyrelsen har under året forstsatt att granska de ”större” infrastrukturförvaltarnas järnvägsnätsbeskrivningar. A-Train AB:s, Göteborgs Hamn AB:s och Inlandsbanan AB:s järnvägsnätsbeskrivningar har reviderats denna omgång. Flera förelägganden att åtgärda bristerna som uppmärksammats vid revisionen har lett till att företagens järnvägsnätsbeskrivningar bättre klarar kraven på tydliga, likvärdiga villkor för trafik på respektive järnvägsnät. På detta vis skapas det goda förutsättningar för tillkommande aktörer och nya transportupplägg på respektive järnvägsnät. Därmed har Järnvägsstyrelsen granskat samtliga större infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivningar.

4.2 Genomförda revision 2

4.2.1 Tillsyn av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar

Uppföljning av 2006 års revision av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar resulterade i ett antal förelägganden där det mesta nu är åtgärdat från bägge parter. Därmed ökar chansen att nya järnvägsföretag får liknande förutsättningar för trafik som de etablerade. Flera principiellt viktiga steg för en korrekt kapacitetstilldelning har nu tagits. Bland annat kan nämnas likställning av tåglägen och banarbeten i processen samt utveckling av prioriteringskriterier som leder till en samhällsekonomiskt effektiv allokering av kapacitet. Del av föreläggandet rörande rättigheten till ettårigt tågläge med minutexakthet har däremot överklagats av Banverket till länsrätten för beredning. Denna del har förstås stor betydelse för att kunna erbjuda gränsöverskridande godstransporter. Här kan nämnas att för Sverige viktiga transitländer som Tyskland redan följer direktiv 2001/14:s intention med ettåriga tåglägen med minutexakthet. Även regulatormyndigheten i Storbritannien visar att de delar Järnvägsstyrelsens syn i detta avseende.

4.2.2 Tillhandahållandet av tjänster i hamnar och terminaler

Järnvägsstyrelsen har besökt ett antal hamnar och landterminaler under hösten 2007. De besökta tjänstetillhandahållarna var Sundsvalls hamn AB, Cargo Net AB:s terminaler i Gävle och Stockholm, Hallsbergs kombiterminal AB samt Högländets terminal, Nässjö. Syftet med denna aktivitet var att kontrollera att terminaltjänsterna tillhandahålls på ett icke-diskriminerande sätt. Utifrån vad som framkom vid besöken föreföll situationen karaktäriseras av öppenhet och tillgänglighet till terminalerna för alla aktörer. Järnvägsstyrelsen har dock förelagt Hallsbergs kombiterminal AB att upprätta en järnvägsnätsbeskrivning i anslutning till denna aktivitet. Vidare anser Järnvägsstyrelsen att konkurrenssituationen skulle förbättras av att inrätta ett oberoende växlingsbolag som ersätter Green Cargo AB:s växlingsuppgifter i anslutning till terminalerna. I anslutning till denna aktivitet har Järnvägsstyrelsen även kontaktat Banverket för att kontrollera ansökningar och trafikeringsavtal för de berörda terminalerna som Banverket förvaltar. Järnvägsstyrelsen förelägger Banverket att inkludera kapacitetstilldelning på terminaler i beslut om tågplan.

4.3 Genomförda revision 1

4.3.1 Upprättande och offentliggörande av järnvägsnätsbeskrivning 2007, kommuner

Antalet förvaltare med krav att upprätta en järnvägsnätsbeskrivning har kraftigt minskat efter lagändringen i mitten av 2007 då infrastrukturförvaltare som endast transporterar eget gods till och från egen anläggning undantogs från bestämmelserna. Järnvägsstyrelsens aktivitet att kontrollera om kommunerna upprättat

järnvägsnätsbeskrivningar har uppenbarligen gett effekt. I grupp 2, där kommunerna ingår, har antalet järnvägsnätsbeskrivningar ökat markant jämfört mot föregående år. Anledningen till att det inte är 100 procent i gruppen 2 är att där ingår även privata industrier som inte granskats, inte heller kommuner som fått tillstånd efter granskningen i början av 2007 har kontrollerats. I nedanstående tabell sammanfattas hur många som upprättat järnvägsnätsbeskrivning indelat per grupp (2006 års siffror inom parantes):

Grupp	Antal infrastrukturförvaltare	Antal järnvägsnätsbeskrivningar	Andel i procent
1	5 (5)	5 (5)	100 % (100 %)
2	Ca 90 (100)	66 (15)	74 % (15 %)
3	Ca 40 (40)	22 (17)	55 % (43 %)
4	Ca 15 (15)	3 (3)	20 % (20 %)

I gruppen 4, infrastrukturförvaltare vars huvudsakliga uppgift är att tillhandahålla tjänster, är antalet järnvägsnätsbeskrivningar fortfarande lågt. Detta ger Järnvägsstyrelsen indikation på att man bör överväga att kontrollera verksamhetsutövarna i grupp 4, där Järnvägsstyrelsen inte har kännedom om upprättandet och offentliggörandet av järnvägsnätsbeskrivningen. Antalet järnvägsnätsbeskrivningar i grupp 3, hamnar och terminaler, är också relativt lågt. En anledning till detta kan vara att samtliga förvaltare i denna grupp inte anser sig omfattas av bestämmelserna om järnvägsnätsbeskrivning. Dessutom är det övervägande hamnar som har upprättat en beskrivning och som Järnvägsstyrelsen har kännedom om.

5 Prövning av tvist

Inledningsvis har arbetet under 2007 framförallt inneburit handläggning av tvister. Järnvägsstyrelsen ser sig dock inte bunden till parternas talan utan ser prövning av tvist som en form av tillsyn initierad av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag. Nedan sammanfattas de tre aktuella tvisterna.

5.1.1 Ofofbanen AS vs Banverket

Ofofbanen AS ansåg att man inte hade blivit rättvist behandlade i kapacitetstilldelningsprocessen och att Banverket inte hade förklarat området runt Stockholm C för överbelastat.

Järnvägsstyrelsen skäl för beslutet var att Banverket brustit i handläggningen av Ofofbanens tåglägesansökningar. Banverket hade tilldelat kapacitet för mindre än ett år i strid med ansökan. Ofofbanen hade fråntagits sina rättigheter i

samordningsprocessen. Därför beslutade Järnvägsstyrelsen, i avsaknad av konkurrerande tåglägesansökningar, att ge Ofotbanen de sökta tåglägena till och från Stockholm C (till och från Oslo).

Denna, den andra delen av beslutet, där Järnvägsstyrelsen tilldelat kapacitet till Ofotbanen har överklagats av Banverket. 2008 undanröjde länsrätten denna del av beslutet. Då Järnvägsstyrelsen anser att ärendet är principiellt viktigt har Järnvägsstyrelsen överklagat till Kammarrätten i Sundsvall. Beslutet i sin helhet återfinns på Järnvägsstyrelsens hemsida.

5.1.2 Green Cargo AB vs Banverket

Green Cargo AB var inom sju delområden missnöjda med hur Banverket behandlat företaget i kapacitetstilldelningsprocessen och i beslut om fastställd tågplan T07. Områdena rörde sig om 1) kapacitetstilldelning inom Göteborgs ställverksområde och Hallsbergs rangerbangård, 2) saknade tåg, 3) prioriteringar mellan gods- och persontåg, 4) tåglägen och banarbeten 5) förändring av kapacitetsegenskaper (sänkt sth) med kort varsel och 6) förbigångsspår tas ur drift.

På flera punkter hade Banverket inte fullgjort sina skyldigheter i kapacitetstilldelningsprocessen och inte beaktat konsekvenser för Green Cargo, vilkas rättigheter i processen hade sidosatts.

Skälen till beslutet och beslutet i sin helhet går att läsa på Järnvägsstyrelsens hemsida.

5.1.3 Svenska Tågkompaniet AB vs Banverket

Svenska Tågkompaniet AB ansåg att man blivit orättvist behandlade i Banverkets tilldelningsprocess och fastställd tågplan T07. Det rörde framförallt tåglägen kontra banarbeten. Det föreföll råda stor osäkerhet vad gäller banarbetenas påverkan på företagets tåglägen. En osäkerhet som gjort att företagets rättigheter i tilldelningsprocessen sidosatts och att Banverket inte beaktat de ekonomiska konsekvenserna för företaget.

Skälen till beslutet och beslutet i sin helhet återfinns på Järnvägsstyrelsens hemsida.

5.1.4 Efterlevnad av beslut

Järnvägsstyrelsen anser att Banverket har justerat sin process på flera punkter och visat att man på flera sätt försökt ta till sig den kritik Järnvägsstyrelsen riktat till verket i besluten. Detta rör bland annat behandlingen av banarbeten och tåglägen i processen, beaktandet av järnvägsföretagens rättigheter i tilldelningsprocessen och behandling av ansökan av kapacitet för järnvägsinfrastruktur utanför ”linjen” eftersom Banverket inte överklagat dessa delar. Järnvägsstyrelsen kommer dock under 2008 kontrollera att delar av besluten också efterlevs operativt genom riktad tillsyn.

5.2 Kommande år

Järnvägsstyrelsens uppfattning är att granskningen av de större förvaltarnas järnvägsnätsbeskrivningar leder till ökad tydlighet och öppenhet i tilldelningsprocessen inför tågplan T09. Järnvägsstyrelsens uppfattning är att fler järnvägsföretag får möjlighet, att utifrån järnvägsnätsbeskrivningen med klara förutsättningar, att starta nya transportuppgifter.

I slutet av 2006 har Järnvägsstyrelsen emottagit tre prövningar av tvist mellan järnvägsföretag och Banverket. Gemensamt för tvisterna är att det handlar om missnöje med tilldelad kapacitet och hur processen fungerat fram till fastställelse av tågplan. Arbetet med att följa upp resultatet av tvisterna kommer att pågå under 2008.

Järnvägsstyrelsen ser järnvägsnätsbeskrivningen som en transparent offert och blir ett styrande dokument inför kommande tilldelningsprocesser och att dessa måste vara förenliga med lagkraven. Resultatet av tvisterna visar tydligt för branschen respektive parts skyldighet respektive rättighet i arbetet fram till en ny tågplan.

Under 2007 har Järnvägsstyrelsen, som tidigare nämnts, kontrollerat att kommuner upprättat järnvägsnätsbeskrivning. Under 2008 kommer Järnvägsstyrelsen granska förvaltares avgifter för att nyttja anläggningen.

I början av 2008 har Järnvägsstyrelsen emottagit en prövning av tvist från ett järnvägsföretag som inte anser att Banverket behandlat tåglägesansökan enligt vad lagen föreskriver. Ärendet handlar om järnvägsföretags rättigheter att få ad-hoc ansökningar behandlade inom gällande tågplan. Läs Järnvägsstyrelsens beslut på hemsidan. Järnvägsstyrelsens ambition är att handlägga den typen av ärenden så snabbt och effektivt som möjligt, då det rör trafik för innevarande år och effekten på företaget är kännbart.

Järnvägsstyrelsen kommer under året att ta fram en ny webbaserad funktion för att branschen enklare och anonymt ska kunna anmäla händelser eller företeelser som är i strid med järnvägslagen. Ambitionen är att detta verktyg på ett bättre sätt kan fånga upp marknadsbrister i branschen, exempelvis diskriminering, orättvisa villkor eller brist på konkurrensneutralitet.

Regeringens ambition med öppnandet av persontrafiken, med pågående utredning, ställer höga krav på infrastrukturförvaltarnas tilldelningsförfarande och Järnvägsstyrelsens vilja är att branschen är väl rustad för denna förändring. Viktiga steg för att klara detta har tagits under 2007. Trots detta återstår en hel del innan branschen har anpassats till de regleringar som järnvägslagen ställer på området.

Rapport



Järnvägsstyrelsen