

Datum  
2011-11-21Dnr/Beteckning  
TSJ 2011-1073Ert datum  
2011-07-01Er beteckning  
TRV 2011/41769

Trafikverket

781 89 Borlänge

## Remissvar avseende Trafikverkets rapport Ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tidsperiod.

### Generella synpunkter

Transportstyrelsen instämmer i princip att ramavtal bör kunna användas. Ett antal järnvägsföretag och organisatörer av järnvägstransporter har framfört önskemål till Transportstyrelsen om att förmå Trafikverket att erbjuda ramavtal utifrån önskemål om möjlighet till en långsiktig planering. Transportstyrelsen anser därför att det är positivt att Trafikverket har utrett om, och i så fall hur, ramavtal ska tillämpas avseende den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av Trafikverket.

Transportstyrelsen saknar dock en redovisning av de brister som ramavtalen avses råda bot på. Trafikverket anger att järnvägsföretag och trafikorganisationsörer har visat intresse för stabilare förutsättningar för framtida trafikering. Däremot finns ingen närmare redovisning av konkreta hinder eller någon analys av hur stora problemen är och i vilken utsträckning de kan övervinnas genom Trafikverkets förslag.

Trafikverkets rapport ger intrycket av att målgrupperna är flera och att vissa av dem är i konflikt med varandra. Ramavtalen ska hjälpa nya aktörer att våga satsa på den svenska marknaden men samtidigt kan viljan att investera i t.ex. infrastrukturen ge fördelar vid tilldelningsprocessen vilket kan gynna de redan etablerade aktörerna. De senare är ofta också de som har förhållandevis stark ekonomi och/eller ekonomisk uthållighet. Det innebär att de redan etablerade också kommer att få en fördel om rätten att teckna ramavtal ska vara förknippad med en kostnad.

I rapporten har Trafikverket valt att fokusera på hur Tyskland tillämpar fleråriga ramavtal då Trafikverket bedömer att Tyskland har den mest utvecklade ramavtalshanteringen. Transportstyrelsen anser att det hade varit värdefullt att titta på flera länder för att inhämta ytterligare kunskaper och erfarenheter men kanske framför allt för att se hur andra länder löst problemställningen kring ramavtal.

Transportstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att, för det fall ramavtal ska tillämpas, antalet ramavtal inledningsvis bör hållas lågt men Transportstyrelsen saknar en analys över hur Trafikverket kommit fram till att 30-50% är en lämplig nivå vad gäller tilldelning av total kapacitet. Detsamma gäller hur Trafikverket kommit fram till att 200 miljoner kronor är gränsen för investering i Trafikverkets järnvägsnät för att få teckna ramavtal för trafik som inte uppfyller kraven på samhällsekonomiskt utnyttjande av infrastrukturen. Transportstyrelsen vill i detta sammanhang poängtera att det generellt saknas motiveringar för hur olika gränsvärden har fastställts.

Transportstyrelsen instämmer i att avtalslängden bör uppgå till högst fem år om det inte finns särskilda skäl som motiverar tio-åriga avtal. Sluttidpunkten för de femåriga ramavtalen bör vara den samma, inklusive avtal som tecknats sedan fem-årsperioden har påbörjats. Att avtalen blir 5-10 år långa innebär högt ställda krav på Trafikverket när det gäller bedömning av framtida behov. En ökad efterfrågan på kapacitet tillsammans med ett minskat utbud, t.ex. om antalet tåglägen måste minskas i försök att öka kvalitén genom att ha större utrymme mellan tågen, kan innebära att ramavtal på 5-10 år i efterhand visar sig komma i konflikt med kriterier och förfaranden i den årliga tilldelningsprocessen.

I Trafikverkets förslag finns ingen begränsning i tilldelning av ramavtal till en enda aktör, varken på enstaka banavsnitt eller på hela nätet. Transportstyrelsen anser att effekten av en sådan koncentration av tilldelning av ramavtal till en eller ett fåtal aktörer behöver analyseras.

Transportstyrelsen anser att uppdelningen av marknaden i segment, med ett givet antal kapaciteter per segment och timme, riskerar att låsa in den samhällsekonomiska vinsten. Trafikverket redovisar inte om ett segment som fyllt sin kvot kan nyttja andra segments eventuellt outnyttjade kvot.

Transportstyrelsen instämmer i vikten av att ett antal delområden i rapporten genomlysas på en djupare nivå. Det är viktigt att Trafikverket analyserar alla frågeställningar så att slutresultatet inte kommer i konflikt med järnvägslagen eller begreppet samhällsekonomisk effektivitet.

Det är vidare viktigt att det klart och tydligt framgår vad Trafikverket avser med ramavtal och vilka garantier järnvägsföretagen har när det gäller att få den avtalade kapaciteten. Det måste också klart framgå vilken avgift/ersättning som utgår vid avtalsbrott. Kostnaden för att frånträda avtalet ska vara tillräckligt hög för att förhindra avtalsbrott. Denna kostnad kan variera med hur ekonomiskt starka de berörda parterna är, varför det krävs att Trafikverket kan beräkna kostnaden i de enskilda fallen. I rapporten redogörs inte för hur grundpriset beräknas, t.ex. om grundpriset alltid är det samma eller om det varierar med olika avtal. I det fortsatta arbetet måste storleken på grundpriset redovisas samt grunderna för hur det har bestämts.

Trafikverket behöver definiera vad som avses med ”en viss framförhållning” beträffande när i tiden ett järnvägsföretag eller Trafikverket kan bryta avtalet. Eftersom det är stor skillnad i kostnaden för att bryta avtalet för reserande period av ramavtalet jämfört med att inte ansöka om kapacitet är det nödvändigt att detta är tydligt. I rapporten föreslås också att 5 % avvikelser från avtalad kapacitet är tillåten utan att vite utgår, dock utan att ange utifrån vilka grunder beräkningen görs. Därför kan Transportstyrelsen inte ta ställning till förslaget.

---

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Heléne Jarefors, sektionschef Åsa Tysklind, handläggare Anders Mattsson samt juristerna Susanna Angantyr och Åke Lewerentz, den senare föredragande.

Staffan Widlert  
generaldirektör