



Trafikverket  
Röda vägen 1  
781 89 Borlänge

[Registrator@trafikverket.se](mailto:Registrator@trafikverket.se)

## Yttrande över Trafikverkets rapport ”Införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg”, Ärende: TRV 2012/48987

Trafikverket förslår i sin remiss att ramavtal skall införas, först på prov från 2015 och fullt ut från tågplan 2016.

Sammanfattningsvis anger Trafikverket att ramavtal, så som här föreslås skulle kunna leda till att järnvägsmarknaden får ett säkrare underlag och bättre förutsättningar för långsiktiga investeringsbeslut samt att det även är tillåtet enligt EU-direktiv och nationell lagstiftning.

Trafikverket menar i korthet vidare

- Att nyttan av ramavtal kan komma att variera beroende på typ av företag
- Att ett flertal aktörer efterfrågar ramavtal
- Att högst 50 % av tillgänglig kapacitet ska kunna gå till ramavtalskunder
- Att ramavtalet skall vara flexibelt men skapa trygghet för persontrafiken
- Att ramavtal ska kunna tecknas för högst fem år
- Att ramavtal inte kommer att ges för en viss fast tid, utan ska kunna ges inom vissa tidsintervaller, beroende på typ av trafik
- Att kostnaden för ett ramavtal skall bestå av en fast del och en rörlig del, efter marknadssegment och efter plats i landet
- Att parterna delvis ska kunna frånträda ingånget avtal, Trafikverket vid oförutsedda behov av underhåll (5%) och järnvägsföretaget pga ändrade marknadsförutsättningar, (gods 15% och persontrafik 10%) För större avvikelser ska ett vite utgå
- Att även ramavtalstecknare årligen måste ansöka om bantider och kapacitetstilldelning
- Att Trafikverket kan komma att tvingas förklara järnvägsnätet för överbelastat – om tvist om bantid inte kan lösas
- Att Trafikverket i sådana fall kan tillämpa prioriteringskriterier, varvid ramavtalsinnehavare kommer att ha samma förutsättningar som andra sökande

- Att prioriteringskriterierna ska baseras på samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen samt att det är Trafikverket som prioriterar.

## Branschföreningen Tågoperatörernas synpunkter

Tågoperatörerna har 27 operatörer som medlemmar. De representerar alla typer av järnvägstrafik, alltså persontrafik – fjärr och regional, upphandlad liksom kommersiell trafik, samt godstrafiken.

### Dagsläget

Järnvägssektorn lever sedan länge med ett-åriga tågplaner, för vilka årsvisa trafikeringsavtal och ad hoc-avtal för nytillkommen trafik tecknas med Trafikverket. Sektorn är investerings- och kapitalintensiv. Stora investeringar har gjorts och görs fortlöpande av alla aktörer i järnvägssektorn trots de ett-åriga avtalen. Det tycks finnas ett underliggande förtroende för att kapacitet kommer att tilldelas även utan långsiktiga avtal mellan parterna.

Järnvägsföretagen har oftast kompetens för att analysera tillgänglig kapacitet. Det finns å andra sidan järnvägsföretag som avstått från att ge sig in på den svenska järnvägsmarknaden därför att det saknas bankapacitet samt brister i underhåll av infrastrukturen ger för låg kvalitet i transporttjänsterna. Riskerna för det egna varumärket med att starta ny trafik kan därför upplevas som alltför stora om avbrott och bristande punktlighet förekommer alltför ofta.

Ramavtal innebär dock ingen lösning på kapacitetsbrist och brister i underhållet.

### Ramavtal - konkurrens- och marknadsfrågor.

Om innehavare av ramavtal skulle tilldelas fördel på förhand vid tåglägestilldelning skulle detta innebära en konkurrensbegränsning i det fall annan operatör eller trafikorganisatör utan ramavtal skulle eftersträva motsvarande tågläge(n).

Skulle innehavare av ramavtal obestritt tilldelas önskade tåglägen innebär det å andra sidan att denne pålagts ett extra regelverk samt betalar för något som likaväl hade kunnat erhållas utan särskild kostnad.

Det kan även övervägas om tecknande av omfattande ramavtal för en stor aktörs räkning skulle medföra att vissa andra sökanden av tåglägen skulle skrämmas bort från marknaden. Branschföreningen ifrågasätter därför, utifrån vad som hittills kommit fram, införande ramavtal på svensk järnvägsmarknad som en åtgärd förenlig med fri konkurrens och med en marknadsutveckling styrd av kunder och företags kreativitet. Det är därför även möjligt att Ramavtal med sin egenskap att korrigerar fri konkurrens strider mot EU:s direktiv och svensk lagstiftning då andra sökande inte får hindras att använda offentligt ägd infrastruktur

Ramavtal enligt förslaget skulle också försvåra införandet av successiv tilldelning och andra modeller som syftar till att skapa förutsättningar för en flexiblere tilldelning av kapacitet för ett ökat kapacitetsutnyttjande.

Förekomsten av ramavtal av den typ som föreslagits kan leda till snedvridningar mellan olika segment inom järnvägssektorn. RKTM, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tecknar idag - själva eller genom ägda bolag - trafikeringsavtal med Trafikverket för sin upphandlade

trafik. Ramavtal skulle möjligen kunna gynna den regionala, upphandlade trafiken, men på bekostnad av kommersiell persontrafik eller godstrafik som kan tveka av bl.a. planerings- eller kostnadsskäl att ingå i sådana avtal. Järnvägsföretagen skulle härigenom riskera att komma i en sämre position som avtalspart gentemot Trafikverket.

Tågoperatörsbranschens egentliga problem är att andrahandsmarknaden för fordon inte har ett tillräckligt brett och attraktivt utbud för i synnerhet persontransporter nationellt och internationellt. Om det fanns en väl fungerande fordonsmarknad skulle det inte vara lika riskfyllt för en ny aktör att gå in på den svenska marknaden.

#### **Ramavtal - Trafikeringsavtal**

Ramavtal ersätter inte de årliga trafikeringsavtalen. Ramavtal ersätter ej heller reglerna i järnvägstrafiklagen. Införande av ramavtal skulle kunna skapa en ökad otydlighet om vad som gäller och vad man som ramavtalstecknare egentligen betalar för.

Ramavtal innebär ett extra planeringsmoment som ligger än tidigare än de årliga tågplaneprocesserna. Det ställer högre krav på järnvägsföretagens långsiktiga planering och dessutom förknippad med risk för viten. Om planeringen spricker leder det till extra kostnader.

#### **Ramavtal – verklig affärsnytta**

Ramavtalet är prissatt i det presenterade förslaget. Det innebär en extra kostnad utöver banavgifter, passageavgifter, kvalitetsavgifter mm. Vår beräkning är att ramavtalet skulle kunna komma att höja banavgifterna med ytterligare mer än 10 %. För många järnvägsföretag skulle ramavtalet möjligen kunna uppfattas som ett nytt sätt att höja banavgifterna.

#### **Prioritering och den samhällsekonomiska nyttan**

Den svåraste frågan, som inte är utredd i Trafikverkets rapport, är hur Trafikverket ska hantera frågan om prioritering av olika typer av trafik – när en uppkommen konfliktsituation så kräver. På en avreglerad marknad blir ”prioriteringar av den samhällsekonomiska nyttan” en grannliga uppgift. Vi menar att prioriteringsfrågan måste analyseras betydligt djupare än vad som är fallet i den föreliggande rapporten. Trafikverkets olika roller - trohet mot ingångna ramavtal, risk för viten, prioritering av den samhällsekonomiska nyttan – oberoende av om ramavtal är träffat eller ej, kan sätta Trafikverket på flera stolar samtidigt. Trafikverkets objektivitet och trovärdighet kan komma att ifrågasättas. Det är också så att planeringstekniska konsekvenser behöver utredas djupare och få förslag till lösningar t ex hur ramavtal ska få fungera på enkelspåriga banor samt när en aktör med ramavtal är/blir starkt dominerande.

Trafikverkets beslut avseende ramavtal måste också kunna överklagas till Transportstyrelsen med regler om en ytterst snabb ärendehantering och beslut.

Trafikverkets föreslagna modell för Ramavtal är till stor del ”en konstruktion och en modell”. Det vore bättre om Trafikverket ägnade mer tid till inledningsfasen – en fördjupad analys av behov, alternativ och konsekvenser innan modellen byggs färdig med tidsintervaller och priser.

Om ramavtal införs bör målet vara att hela järnvägssektorn se nyttan och vitsen med att dessa införs, även om inte alla järnvägsföretag skulle teckna ramavtal.

#### **Fördjupad analys efterfrågas**

Utredningen saknar en djupare och allsidig analys av alternativ till den nu föreslagna modellen av ramavtal.

Utredningen saknar även en allsidig analys av risker och möjliga konsekvenser med att införa ramavtal. Ramavtalet kan tyckas lösa ett problem, men frågan är vilka nya problem som kan komma att skapas. Idag agerar alla parter som om det finns ett tyst samförstånd om att det nog ska finnas utrymme för trafik nu och framöver. Ett liknande, mer flexibelt agerande än det föreslagna ramavtalet vore att Trafikverket ingår någon form av avsiktsförklaring med operatörer som står i begrepp att investera i rullande materiel. En eventuell avsiktsförklaring bör i sådant fall vara betydligt enklare i formen än förslaget till ramavtal - för att underlätta för operatörer som har för avsikt att åta sig långsiktiga investeringar, varvid Trafikverkets viljeyttring är att vilja tillhandahålla eller utveckla utrymme i infrastrukturen för den aktuella trafiken.

#### **Fortsätt analysarbetet och skjut ramavtalet på framtiden.**

Vi är gärna i det fortsatta arbetet i diskussioner och med synpunkter om hur järnvägssektorns långsiktighet i investeringar och trafikering bör tillgodoses och vilka modeller och metoder som kan leda till ökat förtroende för infrastrukturen och kapaciteten.

Branschföreningen föreslår sammanfattningsvis att arbetet med ramavtal skjuts på framtiden till dess att det finns av klar bild av järnvägsbranschens verkliga behov, vilken kapacitet som kommer att finnas att fördela i framtiden, samt förslag på lösningar som möter de affärsmässiga och marknadsmässiga behoven.

Stockholm 2012-10-01

Branschföreningen Tågoperatörerna



Christel Wiman  
VD

