

REDOVISNING

2015-05-18

Ärendenr: TRV 2014/919



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Besöksadress:
Telefon:
Texttelefon: 0243-750 90
www.trafikverket.se
registrator@trafikverket.se

Eva Bylander, PLtat

Direkt: 010-123 14 30
Mobil:

Diariet
Enligt sändlista

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 3 del 2 av 2, Järnvägsnätsbeskrivning 2016

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 3, Järnvägsnätsbeskrivning 2016 och Trafikverkets respons på dessa.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hans Stenbacka'.

Hans Stenbacka
Chef Trafik Verksamhetsstyrning

SÄNDLISTA

Green Cargo AB
Trafikverkets webbplats

Kapitel 6 – Avgifter

6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

6.5.1 Kvalitetsavgifter

Green Cargo har inget att anföra emot höjningen från 50 kr till 65 kr/förseningsminut. Vi vill istället ta tillfället i akt att delge er våra funderingar kring den styrande effekten av kvalitetsavgifter. För JF med små marginaler i sin verksamhet så har kvalitetsavgifter en reell påverkan men vi är tveksamma att kvalitetsavgifterna har någon styrande effekt på Trafikverket. Vi tror att avgiftsnivån för Trafikverket kanske måste vara tio ggr högre för att ge någon reell styrning. Vi inser samtidigt att dessa pengar skulle komma från anslag alternativt skulle verksamheten urholkas ännu mer för Trafikverket. Med detta sagt kanske alla inblandade parter, inklusive politiken, skall fundera på om kvalitetsavgifter är ett effektivt verktyg?

När det sedan kommer till koden JDE, Sent från depå så avråder Green Cargo starkt från att avgiften höjs med 100% för denna kod. Vi vill t.o.m gå så långt att vi föreslår att koden inte bara plockas bort från kvalitetsavgiftssystemet utan även tas bort som orsakskod. Anledningen till detta ställningstagande är att JDE är en s.k slaskkod som inte tillför någonting. För att hårdra det skulle man kunna säga att det räcker med en kod som skulle kunna vara "Sent tåg" som skulle användas överallt och för alla förseningar. Den skulle vara lika meningsfull som JDE. Men givetvis skall vi inte gå den vägen att försämma underlaget för analyser som i sin tur är en grund för förbättringar och högre punktlighet. Vårt förslag är att JDE slopas och därmed tvingas inblandade parter (Tågklarerare, Lokförare, Bangårdspersonal) att koda förseningen med den faktiska orsaken alternativt lämna tåget orapporterat. I förlängningen skulle det höja kvaliteten i analysunderlaget och förbättra punktligheten vilket vi får anta är syftet med kvalitetsavgifter.

Enskilda fjtkl får inte godtyckligt skriva in orsakskoder när de inte vet primärorsak. Alltså; Trafikverket skall enbart skriva in orsakskoder där det går att härleda rotorsak. JF företag har vare sig resurser eller tid att lägga på ICKE värdeskapande åtgärder, och motbevisa Trafikverket subjektiva orsakskodningar.

Green Cargo yrkar således först och främst att koden JDE slopas och i andra hand att avgiften för JDE bibehålls på 15 Kr/förseningsminut.

Trafikverket betalar en särskild avgift vid större avvikelser och det är positivt eftersom det möter direktivets första strecksats nämligen att reducera driftsavbrott till ett minimum. Dock är det inte acceptabelt att Trafikverket diskriminerar ett tågslag på det sätt som görs att Persontrafiken dels får ersättning efter 1 timme (3 timmar för godstrafiken) dels ersätts med ett högre belopp för varje tillfälle. Green Cargo kräver att ni hanterar era kunder på ett konkurrensneutralt sätt som järnvägslagen också har som krav. Den särskilda avgiften måste därför harmoniseras.

6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

Det är utmärkt att denna process finns beskriven. Det har dock visats sig att principiella beslut ibland fattas på handläggarnivå rörande när olika typer av förnyade bedömningar begärs från JF. Detta är förstås inte acceptabelt, om det skall finnas principiella beslut hur bedömningar kommer att effektueras så bör dessa vara beskrivna i JNB alternativt via avvikelsemeddelanden. Vidare finns det nog ett behov av en regulator som neutral part kunde övervaka processerna och föreslå förbättringar i syfte att skapa bättre balans mellan JF och Trafikverket.

Trafikverkets kommentar:

Nuvarande järnvägslagstiftning ställer krav på infrastrukturförvaltaren att tillämpa verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter. Kvalitetsavgifter ska bidra till att såväl infrastrukturförvaltare som järnvägsföretag motiveras att förebygga driftstörningar. Trafikverket har förståelse för de olika förutsättningar som gäller olika aktörer och håller med om att det ligger en utmaning i att utforma framtidens modell så att de ger de olika aktörerna rätt incitament.

Trafikverkets inriktning har varit att kvalitetsavgifterna i den dubbelriktade modellen i grunden bör vara lika, eftersom det är lika viktigt att eliminera alla störningsorsaker som faller på aktörerna. Trafikverket är medveten om att det finns kritik mot JDE-koderna. Trafikverket bedömer att problemet idag är att orsakskodningen till största del sker på nivå 2 och inte 3, vilket resulterar i att det kan få karaktären av slaskkod. Trafikverket anser att aktörerna tillsvidare bör verka för en mer detaljerad orsakskodning rörande JDE, men

2015-05-18
Ärendenr: TRV 2014/919

orsakskoderna ska fortsätta utvecklas för att öka kvaliteten i orsakskodningen. Trafikverket anser att det är att sända en felaktig signal i dagsläget att undanta JDE-kodningen, det riskerar bidra till försämrad punktlighet och kvalitet i anslutning till depåer och terminaler. Trafikverket har i förslag till avgiftsförändring tagit hänsyn till branschens synpunkter om att avgiften inte bör höjas så mycket. Det ursprungliga förslaget på 30 kr/merförseingsminut justeras ner till 25 kr/merförseingsminut. Trafikverket anser att en nivå på 25 kr/merförseingsminut för JDE får anses lågt i förhållande till den generella avgiftsnivån på 65 kr.

Trafikverket anser att när det gäller orsakskodning för förseningar kopplade till depåer och terminaler så har järnvägsföretagen en viktig uppgift. Trafikverket har normalt sett inte personal på dessa platser och är därför beroende av uppgifter från järnvägsföretagen. Lösningen är inte, som Trafikverket ser det, att ignorera de kvalitetsproblem som finns kopplat till dessa platser, utan att snarare få till en bättre detaljerad kodning på nivå 3 i det korta perspektivet och på längre sikt en ev. lösning där JDE-kodningen ersätts av de övriga koderna. Trafikverket avser i dialog med järnvägsföretagen pröva möjligheten till andra rapporteringsformer. Trafikverket vidtar därför ingen ändring av orsakskodstrukturen eller omfattningen av kvalitetsavgiftsmodellen i detta skede, men kommer att pröva möjligheten till att ersätta JDE-koderna med de övriga orsakskoderna.

Trafikverket anser inte att den ensidiga differentierade kvalitetsavgiften diskriminerar någon. Trafikverket menar att det är fullt möjligt att mellan exempelvis segmenten person- och godstrafik ha olika nivåer i kvalitetsavgiftsmodellen, speciellt i den ensidiga modellen som fungerar som ett komplement till den dubbelriktade modellen. Differentieringen har en viss koppling till de olika marknadssegmentens förutsättningar. Trafikverket vidtar därför ingen åtgärd.

Trafikverket är medveten om att så som processen ser ut så är det den ena parten dvs. Trafikverket, som fattar det slutliga ställningstagandet. Det finns dock möjlighet för järnvägsföretaget att lyfta frågan till samrådsgruppen inom ramen för tecknat trafikeringsavtal för det fallet att man fortfarande anser att det råder felaktigheter. Utöver detta har Transportstyrelsen ett tillsynsansvar avseende kvalitetsavgifterna och järnvägsföretag och trafikorganisatörer har därmed en möjlighet att framföra klagomål till en neutral part.