

Rapport

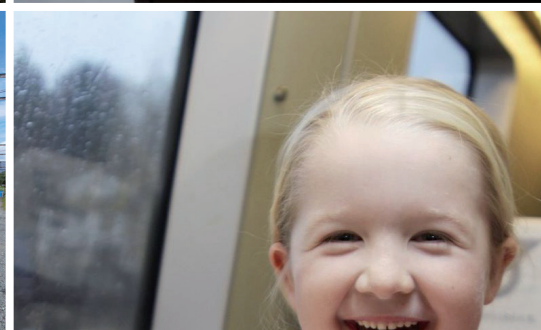
Införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg

Samrådshandling 2012-07-11

Ärendenummer: TRV 2012/48987



TRAFIKVERKET



Dokumenttitel: Införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg

Skapat av: Anders Svensson

Dokumentdatum: 2012-07-11

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2012/48987

Version: 1.0

Publiceringsdatum: 2012-07-11

Utgivare: Trafikverket

Projektgrupp: Jan Allevåg (Jpj), Ulrika Francke (Sin), Anna Löwenhamn-Lundberg (Jpj), Hans Stenbacka (Ska) och Anders Svensson (US)

Uppdragsansvarig: Anders Svensson (US)

Distributör: Trafikverket, Röda vägen 1, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921

Innehåll

Sammanfattning	5
Inledning och bakgrund	7
Rapportens omfattning och avgränsning	7
Tidigare remissbehandling.....	8
Tidigare remiss	8
Tidigare föreslagen modell och process	8
Blandade synpunkter från remissinstanserna	8
Nytta med ramavtal.....	10
Trafikverkets samlade bedömning.....	12
Lagstiftningen gör det möjligt att använda ramavtal	12
Behov av att utveckla process och modell för ramavtal	12
Förslag till process för ramavtal	14
Nya processteg behövs för att hantera ramavtal	14
Årlig tidplan för ramavtalsprocessen.....	14
Samband och koppling till andra processer	15
Förslag till modell för ramavtal.....	16
Ramavtalets omfattning	16
Ramavtalens längd	16
Tillgänglig kapacitet för ramavtal	17
Kapacitet för olika marknadssegment	17
Kapacitet för enskild aktör	18
Avtalsparter och bindande avtal	18
Avtalad kapacitet	19
Kapacitetens kvalitet.....	21
Prissättning av kapacitet i ramavtal.....	21
Avvikelser från avtalad kapacitet	23
Ekonomiska konsekvenser	26
Tidplan för införande av ramavtal.....	28
Konsekvensanalys.....	29
Bilagor.....	31
Bilaga 1: Mall för ramavtal	31
Bilaga 2: Exempel	36

Sammanfattning

Längre avtalsperioder ger ökad stabilitet och trygghet

Den svenska järnvägsmarknaden kännetecknas av långsiktiga investeringsbeslut och kortsiktiga avtalsperioder kring kapacitet i järnvägsnätet. Med förändrade marknadsförutsättningar, där marknaden för både person- och godstrafik öppnats upp och där marknaden blir mer dynamisk, finns behov av både flexibilitet och stabila förutsättningar för järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

Det finns enligt EU-direktiv och nationell lagstiftning möjlighet att tillämpa ramavtal, något som inte tillämpats tidigare i Sverige. Det finns en efterfrågan på avtal om infrastrukturkapacitet för en längre tidsperiod än den ettåriga tågplaneperioden. Trafikverket bedömer att verket bör möta branschens efterfrågan, eftersom Trafikverket anser att ramavtal kan ge olika aktörer nytta.

Nytan med att införa ramavtal kan variera för olika företag och organisationer. Trafikverket har utifrån dialog med branschen konstaterat att det är företagets samlade situation som ofta är utgångspunkten för framförda behov av längre avtalstider för kapacitet på järnväg. Företagen efterfrågar exempelvis större trygghet för att våga göra investeringar i företagets produktionsanläggningar. Det handlar nödvändigtvis inte enbart om investeringar kopplade till logistik, fordon eller transportsystem, utan kan avse andra väsentliga funktioner eller produktionsanläggningar för företagen.

Trafikverket föreslår därför att det bör bli möjligt för aktörer på marknaden att teckna ramavtal med Trafikverket. Ramavtalen kan ge olika aktörer en större stabilitet och långsiktighet inför beslut om investeringar (fordon, järnvägsinfrastruktur eller andra produktionsanläggningar) eller för ställningstagande om hur verksamheten ska bedrivas på längre sikt.

Ramavtal är ett alternativ för de som önskar längre avtalsperioder

Under tidigare remissförfarande har flera remissinstanser ifrågasatt nyttan med ramavtal och påpekat att det föreslagna upplägget inte passar den egna verksamheten. Trafikverket är inte förvånat över denna kritik eftersom verket är medvetet om att ramavtalens förutsättningar inte passar all trafik och verksamhet. Samtidigt kan Trafikverket konstatera att det finns ett flertal aktörer som är mycket intresserade av ramavtal och ser behov av det.

Utifrån de synpunkter som framkommit på tidigare förslag till upplägg, har Trafikverket vidareutvecklat förslaget för att i möjligaste mån möta remissinstansernas synpunkter:

- Modellen är mer efterfrågebaserad och prioriterar inte i förväg marknadssegment i tid och rum.
- Modellen är mer flexibel genom att ramavtal kan tecknas löpande.
- Inriktningen är 5 års avtalstid, men kan vara kortare om det finns särskilda skäl.
- Villkoren för prissättning har tydliggjorts och förslag till auktionsmodell har tagits bort.

Erbjuder ett upplägg som är anpassad utifrån olika segments behov

Trafikverket föreslår att ramavtal maximalt bör kunna tecknas för 50 procent av tillgänglig kapacitet för olika järnvägslinjer och trafikplatser. Ramavtal tecknas löpande med 5 års avtalstid som huvudprincip. Det kan dock finnas skäl för kortare avtalstid i särskilda fall, dvs. med avtalstid på 3 år eller 3 år med option för järnvägsföretaget eller trafikorganisatören (auktoriserad sökanden) på ytterligare 2 år.

Den kapacitet som avtalas uttrycks i ett intervall, för att bland annat ge Trafikverket tillräcklig flexibilitet att möta olika önskemål om kapacitet i den årliga kapacitetstillsdelningsprocessen. Förslaget skiljer sig något mellan person- och godstrafik.

- För regional persontrafik ska intervallet bredd i ramavtalet inrymmas inom 15 till 40 minuter och för interregional persontrafik inom 20 till 120 minuter. Intervallets bredd är beroende av bland annat vilken del av järnvägsnätet som ska trafikeras.
- För godstrafik ska intervallet i ramavtalet inrymmas inom 6 till 24 timmar. Detta intervall preciseras inför den enskilda tågplanepreioden till minst 6 timmar.

Trafikverket bedömer att dessa intervall kan ge ökad stabilitet för persontrafiken, samtidigt som det för godstrafiken med det breda intervallet och den årliga preciseringen finns en rimlig kombination av stabilitet och flexibilitet.

Det bör inom vissa ramar vara tillåtet för Trafikverket och järnvägsföretaget eller trafikorganisationen att avvika från det som avtalats i ett ramavtal. Trafikverket kan exempelvis ha behov av kapacitet för underhållsinsatser som inte kunnat förutses. På samma sätt kan det finnas behov för järnvägsföretag eller trafikorganisation (auktoriserad sökande) att avvika från avtalet på grund av ändrade marknadsförutsättningar. Förslaget innebär att Trafikverket får avvika från avtalad kapacitet (antal kapaciteter) med 5 procent, medan den som bedriver person- respektive godstrafik kan avvika med 10 respektive 20 procent utan ekonomiska konsekvenser. För avvikelser utöver dessa ramar får avtalsparterna betala vite.

För den kapacitet som ingår i ett ramavtal föreslås järnvägsföretaget eller trafikorganisationen få betala ett pris. Priset har en fast och rörlig komponent och differentieras utifrån geografiskt område och marknadssegment.

Trafikverket är en pålitlig avtalspart inom ramen för järnvägslagens krav

Trafikverket kommer att analysera inkomna önskemål om att få teckna ramavtal och bedöma vilken prioritet som önskat trafikupplägg sannolikt kan få i framtiden. Om Trafikverket bedömer att den berörda trafiken sannolikt får hög prioritet i framtiden, med hänsyn till bedömd efterfrågan och kapacitetssituation i den del av järnvägsnätet som berörs, kommer verket att kunna teckna ramavtal med den sökande.

Om det finns intressekonflikter i den årliga kapacitetstillsdelningen och samordnings- och tvistlösningsprocessen inte kan lösa dessa tvingas Trafikverket förklara järnvägsnätet för överbelastat. För det fall att prioriteringskriterier då används, så kommer den aktör som tecknat ramavtal i princip att ha samma förutsättningar som alla andra sökande. Trafikverket har dock rätt att för den kapacitet som följer av ett ramavtal använda hela det avtalade intervallet för den berörda kapaciteten. Trafikverkets slutliga beslut om tilldelning kommer baseras på prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

För det fall att Trafikverket inte kommer att tilldela kapacitet i enlighet med tecknat ramavtal kommer Trafikverket att betala vite till sin avtalspart för den del som överstiger tillåten nivå (5 procent).

Ett successivt införande bör föregås av ett pilotförsök

Trafikverket föreslår att möjligheten att få teckna ramavtal om infrastrukturkapacitet på järnväg ska kunna införas från tågplan 2016 och framåt. Med hänsyn till att detta är en ny företeelse bör införandet genomföras med viss försiktighet och där det utrymme som används för kapacitet i ramavtal bör öka till maximalt 50 procent stegvist under flera år. Detta ger Trafikverket möjlighet till att vid behov genomföra vissa justeringar av modellen eller processen för ramavtal. Vidare bör en försöksverksamhet genomföras på en begränsad järnvägssträcka redan från tågplan 2015 för att så snart som möjligt kunna dra lärdom och erfarenhet av försöksverksamheten.

Inledning och bakgrund

Marknaden för person- och godstrafik har öppnats upp för olika järnvägsföretag och trafikorganisations (auktorisera sökanden¹) samtidigt som vi nyligen fått en förändrad kollektivtrafiklagstiftning i Sverige. Detta innebär nya förutsättningar för både de som upphandlar trafik och de som bedriver järnvägstrafik i Sverige.

Flera aktörer önskar mer stabila och långsiktiga förutsättningar för framtida trafikering och efterfrågar möjligheten till att få teckna ramavtal om infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tid än den ettåriga tågplaneperioden.

Trafikverket (Banverket) har tidigare varit tveksam till införande av ramavtal. Med nya förutsättningar för järnvägsmarknaden och ökade behov av stabila och långsiktiga förutsättningar för olika aktörer har Trafikverket gjort en förnyad bedömning och kommit fram till att det finns skäl för att införa möjlighet till att teckna ramavtal.

Trafikverket remissbehandlade ett förslag till modell och upplägg för ramavtal under 2011. Ett fyrtiotal remissinstanser lämnade synpunkter på förslaget. Utifrån inkomna synpunkter och dialog med branschföreningar har Trafikverket vidareutvecklat förslag till modell och upplägg för tillämpning av ramavtal för infrastrukturkapacitet på järnväg.

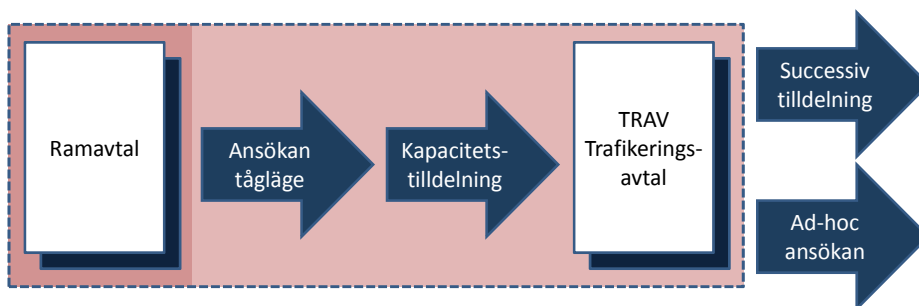
I föreliggande rapport redovisar Trafikverket översiktligt de synpunkter som inkommit avseende den tidigare remissbehandlade rapporten, verkets samlade bedömning samt förslag till utvecklad modell och process för ramavtal.

Rapportens omfattning och avgränsning

Denna rapport behandlar frågan om ramavtal om infrastrukturkapacitet på järnväg. Rapporten omfattar både förslag till process och modell för ramavtal.

I rapporten beskrivs förutsättningar för Trafikverkets erbjudande om ramavtal, hur processen kommer att fungera, ramavtalets innehåll samt betydelsen av parternas åtagande i förhållande till årlig kapacitetstilldelningsprocess.

I figuren nedan beskrivs rapportens omfattning och avgränsning. Rapportens fokus ligger på beskrivning av process och modell fram till tecknande av ramavtal (mörkröd bakgrund) samt dess påverkan på och koppling till ansökan om tågläge, kapacitetstilldelning och tecknande av trafikeringsavtal (ljusröd bakgrund). När det gäller det senare, t.ex. ansökan om tågläge eller kapacitetstilldelning, behandlar rapporten endast de delar som påverkas av införande av ramavtal. I rapporten beskrivs översiktligt hur ramavtal kan fungera tillsammans med införande av successiv kapacitetstilldelning. I övrigt behandlar rapporten inte successiv tilldelning eller ad-hoc ansökan med mera.



Figur 1. Rapportens omfattning och avgränsning

¹ Enligt Järnvägslagen (2004:519) får den som har tillstånd i form av auktorisation organisera person- respektive godstrafik. Se Järnvägslagen 3 kap. 5 § och 5 kap. 2a § respektive 5 kap. 3 §.

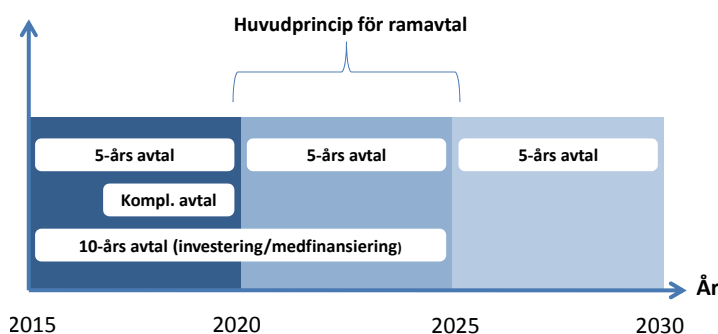
Tidigare remissbehandling

Tidigare remiss

Trafikverket presenterade en rapport om ramavtal i juni 2011². Remisstiden var initialt till den 2 september, men förlängdes senare till den 1 december 2011 efter önskemål från flera branschföreningar.

Tidigare föreslagen modell och process

I den tidigare rapporten föreslog Trafikverket en modell och process som innebar att Trafikverket initialt skulle presentera tydliga och detaljerade förutsättningar för ansökan om ramavtal i form av exempelvis tillgänglig kapacitet i tid och rum (linje, delsträckor och olika tider på dygnet) och prioriterade marknadssegment (motsvarande den prioritering som följer av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning). Det fanns även en möjlighet att få ramavtal för trafik som är beroende av investering i moderna fordonsmateriel (lok, motorvagnar och vagnar) eller som är sammankopplad med medfinansiering av investeringar i statens järnvägsnät motsvarande minst 200 Mkr.



Figur 2. Avtalsperioder i tidigare modellförslag

Förslaget innebar att ramavtal tecknades inom fasta 5 års perioder, samma avtalslängd för alla segment och att ramavtal skulle kunna omfatta 30 – 50 procent av total kapacitet. Förslaget innebar att en auktionsmodell skulle tillämpas vid intressekonflikter. Pris- och vitesmodellen var endast beskriven i grova drag.

Blandade synpunkter från remissinstanserna

Det har framkommit starkt varierande synpunkter på Trafikverkets tidigare förslag till modell för ramavtal. Trafikhuvudmän har generellt sett varit mycket positiva till införande av ramavtal. Representanter för de som bedriver godstrafik har varit allt från tveksamma till starkt negativa. Andra remissinstanser har pekat på behov av förtydliganden eller behov av utveckling av modellen. Nedan presenteras en övergripande redovisning av de synpunkter som framkommit vid remissbehandling av den tidigare rapporten.

² Ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tidsperiod, Rapport, 2011-06-22, Ärendenummer TRV 2011/41769

Positiva synpunkter

- Ger bättre planeringsförutsättningar och kan bidra till att kollektivtrafiken kan fördubblas genom att resenärer upplever en större trygghet.
- Ramavtal bör ingå som strategi i de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Det ger en bättre överblick av framtida utveckling.
- Ökad stabilitet för framtida fordonsinvesteringar.
- Ramavtal för infrastrukturkapacitet är produktivitetshöjande genom att kringssystem kan optimeras.

Negativa synpunkter

- Ramavtal löser inte kapacitets- och kvalitetsproblemen och bör därför inte genomföras nu.
- Ramavtal kommer i konflikt med den årliga kapacitetstilldelningen (samhällsekonomisk effektivitet).
- Oklart om det gynnar eller missgynnar marknadsöppningen för persontrafiken samt oklart vilken nytta det ger.
- Risk att persontrafiken breder ut sig på bekostnad av godstrafiken.
- Marknadens efterfrågan bör styra mer och vissa efterfrågar en större flexibilitet jämfört med den tidigare föreslagna modellen. Större hänsyn bör tas till de olika segmentens förutsättningar.
- Ramavtalets omfattning (30-50 procent) har en för låg nivå för att vara intressant och de tidsintervall som anges är för vida.
- Otydlighet kring pris och kvalitetsaspekter innebär osäkerhet och flera ifrågasätter idén med en auktionsmodell.

Nytta med ramavtal

Den nytta som olika aktörer och marknadssegment har av införande av ramavtal beror på vilka förutsättningar som gäller för den enskilde aktören eller segmentet. Det beror på vilken verksamhet som man bedriver, var i flödeskedjan man verkar, vilka ställnings-taganden man har att göra avseende framtida verksamhet eller investeringar mm. Eftersom situationen kan variera på betydande sätt för olika aktörer är det svårt att generellt sett värdera den nytta som uppstår. Nedan förs därför ett övergripande resonemang om vilka fördelar och vilken nytta som olika segment kan få vid tillämpning av ramavtal.

- Ramavtal kan ge ökad trygghet för aktörer som investerar i nya fordon eller i järnvägsinfrastruktur. Genom avtal om kapacitet på längre tid kan sannolikt tryggheten öka och affärsrisken minska. Likaså kan ramavtal ge en ökad trygghet för nya aktörer som antrår den svenska marknaden och där betydande investeringar kan krävas i organisation, verksamhet och fordon. Dessa fördelar kan uppkomma oberoende marknadssegment eller roll i transportsystemet.
- Företrädare för regional kollektivtrafik på järnväg har behov av långsiktighet i frågor om trafikplanering och infrastruktur för att skapa bra förutsättningar för regional utveckling, bebyggelseplanering, utvecklade arbetsmarknadsregioner mm. Det finns behov av ett mer trafikslagsövergripande perspektiv i planeringen av kollektivtrafiken, där järnvägssystemet på ett bra sätt kan möta kollektivtrafik i de andra trafikslagen som kollektivtrafik på väg, till sjöss och i luften. Stabilare förutsättningar rörande infrastrukturkapacitet på järnväg ger möjlighet till bättre stabilitet och långsiktighet i planering av kollektivtrafiken i ett trafikslagsövergripande perspektiv.
- Aktörer inom den interregionala kollektivtrafiken på järnväg har behov av ett långsiktigt perspektiv, men där ett ökat behov av flexibilitet och kortare framförhållning kan skönjas. Den interregionala persontrafiken är ofta en viktig förutsättning för den regionala kollektivtrafiken och där stabilitet i bytespunkter och mellanstationer eventuellt kan ha stor betydelse. Ramavtal skulle kunna ge en trygghet inför utveckling av nya trafikkoncept. Nya koncept och trafikupplägg kan innebära betydande investeringar i organisation och personal, verksamhet och fordon. Med ramavtal kan man företaget eller organisationen öka tryggheten i dessa situationer.
- Aktörer inom godstrafikföretag på järnväg har såväl ett långt- som kortsiktigt perspektiv, där trafikplaneringen ofta är relativt kortsiktigt. Även för godstrafikföretag kan det finnas behov av att skapa ökad stabilitet och trygghet vid beslut om nya koncept och trafikupplägg, där väsentliga förändringar i organisation och verksamhet kan krävas.
- Transportköpare har behov av att säkerställa effektiva produktions- och logistikupplägg på lång sikt, samtidigt som man har behov av stor flexibilitet i planering av transporter på kort sikt. Flera transportköpare bedriver en omfattande verksamhet, där investeringar i andra produktionsresurser än de rent trafikala (såsom fordon och järnvägsinfrastruktur) kan vara av betydande omfattning. Järnvägsanslutning och tillgänglig kapacitet under flera år i järnvägsnätet kan vara ett absolut villkor för investering i exempelvis en ny gruvverksamhet eller en ny produktionsanläggning. Med ramavtal kan stabiliteten och tryggheten öka för företaget och transportköparen och därmed kan investeringsviljan öka.

är dock viktigt att konstatera att ramavtal om infrastrukturkapacitet på järnväg inte är lämplig för all trafik och verksamhet. Verksamhet som verkar under mycket kortsiktiga betingelser och trender bör sannolikt inte teckna ramavtal, utan snarare nyttja befintliga villkor såsom ettåriga trafikeringsavtal eller beställning av kapacitet i ad-hoc skedet. För dessa aktörer kan dessutom utveckling av successiv kapacitetstilldelning vara särskilt betydelsefull och ge nya möjligheter för verksamheten.

Om det finns intressekonflikter i den årliga kapacitetstilldelningen och samordnings- och tvistlösningsprocessen inte kan lösa dessa tvingas Trafikverket förklara järnvägsnätet för överbelastat. För det fall att prioriteringskriterier då används, så kommer den aktör som tecknat ramavtal i princip att ha samma förutsättningar som alla andra sökande. Trafikverket har dock rätt att för den kapacitet som följer av ett ramavtal använda hela det avtalade intervallet för den berörda kapaciteten. Trafikverkets slutliga beslut om tilldelning kommer baseras på prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

I bilaga 2 ges två exempel på hur företag i olika situationer skulle kunna resonera vad gäller ramavtal.

Finns det inga nackdelar då? I grunden finns den tågplaneprocess som tillämpas idag. Den processen kommer att utvecklas avseende systemstöd och metodik för successiv kapacitetstilldelning. Svensk författning ställer tydliga krav på hur den årliga kapacitetstilldelningsprocessen ska gå till och det är något som Trafikverket som infrastrukturförvaltare måste följa. Det gäller t.ex. de förutsättningar som finns för det fall att Trafikverket förklarar del av järnvägsnätet för överbelastat. Det innebär sammantaget att de olika aktörernas rättigheter därmed är garanterade. Nu har det hittills endast varit ett fåtal fall som gått så långt och inneburit att Trafikverket tvingats förklara del av järnvägsnätet för överbelastat. I regel kan de flesta intressekonflikter hanteras redan i samordningsfasen. Detta faktum tillsammans med de villkor som Trafikverket föreslår i denna rapport avseende ramavtalens omfattning och fördelning per segment samt intervall för de enskilda kapaciteterna borgar enligt Trafikverkets mening för att eventuella nackdelar kan minimeras samtidigt som nya möjligheter till framförhållning och stabilitet skapas för den som så önskar. De nackdelar som kan skönjas är att nya processer införs och med det följer krav på att man också ägnar sig åt detta, vilket innebär kostnader för personal mm. Det är dock upp till respektive aktör att pröva om nyttan med ramavtal överstiger de kostnader man får för detta.

Trafikverkets samlade bedömning

Lagstiftningen gör det möjligt att använda ramavtal

Det finns enligt EU-direktiv³ ⁴ och nationell lagstiftning⁵ möjlighet att tillämpa ramavtal. Det är enligt Trafikverkets mening möjligt att tillämpa ramavtal tillsammans med de krav som lagstiftningen ställer på den årliga kapacitetstilldelningsprocessen, genom att kapaciteten i ramavtalet uttrycks som ett intervall.

Fördelen med att införa ramavtal kan variera för olika företag och organisationer. Trafikverket har utifrån dialog med branschen konstaterat att det är företagens samlade situation som ofta är utgångspunkten för framförda behov av längre avtalstider för kapacitet på järnväg. Det kan exempelvis innebära att företagen efterfrågar större trygghet för att våga göra investeringar i företagets produktionsresurser och anläggningar. Det behöver nödvändigtvis inte enbart handla om investeringar kopplade till logistik, fordon eller transportsystem, utan kan avse andra väsentliga funktioner eller produktionsanläggningar för företaget.

Behov av att utveckla process och modell för ramavtal

Trafikverkets tidigare förslag till modell har mötts av kritik från remissinstanserna, även om det också funnits remissinstanser som haft en mycket positiv inställning.

Trafikverket bedömer att person- och godstrafiksegmenten har olika förutsättningar och att verket i möjligaste mån bör försöka möta dessa olika behov.

- Den regionala persontrafiken har behov av en större framförhållning kring järnvägskapacitet än vad man får idag. Det finns behov av att kunna ta större hänsyn till regional utveckling, bebyggelseplanering och utveckling av kollektivtrafik i ett trafikslagsövergripande perspektiv, som exempelvis inkluderar buss- och färjetrafik. Samtidigt kan skönjas ett ökat behov av mer flexibilitet och kortare framförhållning främst för kommersiellt långväga trafik.
- För godstransportköpare finns behov av en trygghet kring tillgänglig kapacitet i järnvägsnätet för att på lång sikt säkerställa effektiva och samverkande produktions- och logistiksystem. Samtidigt finns det stora behov av flexibilitet på kort sikt för att kunna ta hänsyn till snabbt förändrade marknadsförutsättningar och konjunkturen.

Under tidigare remissförfarande har flera remissinstanser ifrågasatt nyttan med ramavtal och påpekat att det föreslagna upplägget inte passar den egna verksamheten. Trafikverket är inte förvånat över denna kritik, eftersom verket är medvetet om att ramavtalens förutsättningar inte passar alla aktörer och all trafik eller verksamhet. Samtidigt kan Trafikverket konstatera att det finns ett flertal aktörer som är mycket intresserade av ramavtal.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, artikel 17, punkter 1 - 6.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utveckling av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur, artikel 2, punkt 4 (artikel 17, punkt 5 och 5a får en annan/ny lydelse).

⁵ Järnvägslag, SFS 2004:519, 6 kap. 21 §.

Trafikverkets samlade bedömning är att det finns behov av att införa en möjlighet för marknaden att kunna teckna ramavtal för infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tidsperiod än den ettåriga tågplaneperioden. Kapaciteten i ramavtalet är dock inte så precist som dagens tåglägen, utan kommer att uttryckas i ett tidsintervall vid berörda punkter/platser. Genom införande av ramavtal kan aktörer få mer stabila och långsiktiga förutsättningar för sin verksamhet och investeringar.

Trafikverket konstaterar att det finns kritik och synpunkter på verkets tidigare förslag och att modellen därför behöver utvecklas för att i möjligaste mån möta branschens synpunkter och behov. I figuren nedan presenteras de främsta förändringsbehoven utifrån remissynpunkter och dialog med branschföreträdare.

Tidigare föreslagen modell	Behov av förändringar
I huvudsak en utbudsstyrd modell, med tydlig prioritet för vissa marknadssegment	En mer efterfrågebaserad modell efterfrågas.
Avtal tecknas för fasta 5 års perioder	Möjlighet för att mer löpande och årligen teckna avtal för att skapa större flexibilitet och anpassningsförmåga.
5 års avtalstid för samtliga aktörer	5 års avtalstid som huvudprincip. Kortare avtalstid bör vara möjligt om det finns särskilda skäl.
Otydliga villkor kring prissättning och kvalitet samt modell med auktion.	Förutsättningarna behöver tydliggöras och auktionsmodell tas bort.

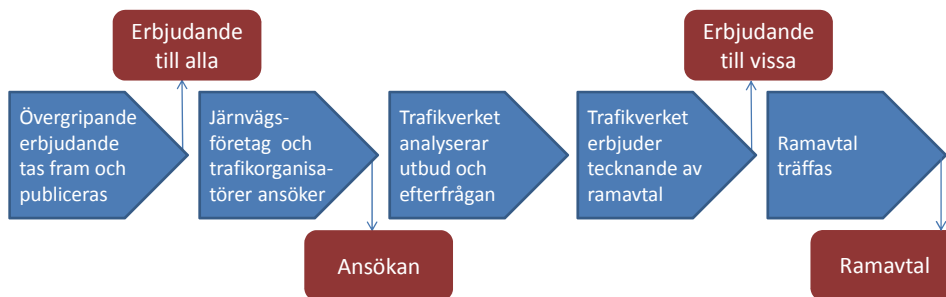
Figur 3. Väsentliga förändringsbehov

Förslag till process för ramavtal

Nedan presenteras ett övergripande förslag till process för ramavtal, när den årligen bör genomföras i tid och koppling till andra processer.

Nya processteg behövs för att hantera ramavtal

Med införande av ramavtal för infrastrukturkapacitet på järnväg behövs såväl nya processer, rutiner som systemstöd. Nedan presenteras en övergripande bild över processen för hantering av ramavtal.



Figur 4. Process för ramavtal.

Det övergripande erbjudandet bör innehålla en översiktlig beskrivning av de yttre ramarna för modellen, vilken kapacitet som omfattas, hur ramavtalsprocessen ser ut (moment och tidplan), kapacitetens innehåll och pris samt vilka avtalsvillkor som gäller (avtalsmall). Detta erbjudande ges till alla.

Utifrån erbjudande ges järnvägsföretag och trafikorganisatörer möjlighet att ansöka om att få teckna ramavtal, vilket bekräftas genom att den som är intresserad lämnar in ansökan om att få teckna ramavtal för ett visst eller flera trafikupplägg.

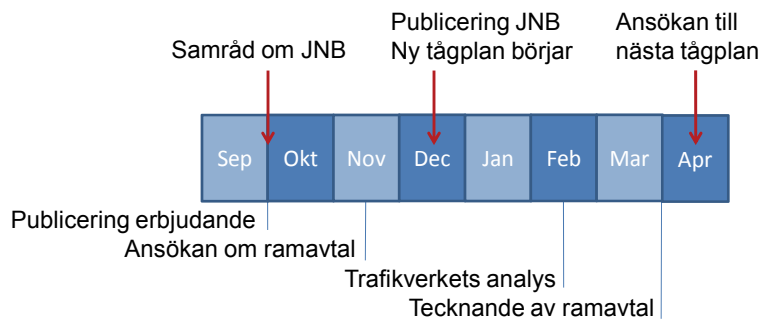
Trafikverket analyserar inkomna ansökningar om ramavtal med hänsyn till bedömning av tillgänglig kapacitet i framtiden (utbud), framtida efterfrågan och risk för intressekonflikt med annan högre prioriterad trafik utifrån kraven på ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Trafikverket gör sedan en bedömning om det är sannolikt att den för ramavtal ansökta kapaciteten för ett visst trafikupplägg kommer att kunna bli tilldelad i de framtida och årliga tilldelningsprocesserna och gör en bedömning av Trafikverkets samlade affärsrisk av att ingå ett ramavtal.

Trafikverket erbjuder därefter möjlighet till att teckna ramavtal till de järnvägsföretag och trafikorganisatörer som ansökt om ramavtal och där Trafikverket bedömer att de sannolikt kommer att få kapacitet tilldelad i framtiden (dvs. med låg affärsrisk för Trafikverket).

Avtalsparterna, Trafikverket och järnvägsföretaget eller trafikorganisatören, tecknar därefter ett ramavtal. Ramavtalet är bindande och innebär ett åtagande för båda parter.

Årlig tidplan för ramavtalsprocessen

Trafikverket erbjuder järnvägsföretag och trafikorganisatörer möjlighet att teckna ett ramavtal, genom att ett erbjudande publiceras. Det kommer att finnas möjlighet att teckna avtal årligen. Tidsfristen för att ansöka om ramavtal kommer preliminärt att finnas från oktober till mitten av november. Trafikverkets analys resulterar sedan i att verket erbjuder vissa aktörer möjligheten att teckna ramavtal. Ramavtalen ska vara undertecknade och klara innan mars månads utgång. I figuren nedan framgår preliminärt hur denna process ligger i tid under ett år.



Figur 5. Preliminär tidsplan för ramavtalsprocessen

Samband och koppling till andra processer

Den nya processen med ramavtal kommer att ha flera kopplingar till annan verksamhet och andra processer. Det finns exempelvis kopplingar till kapacitetsanalyser, framtagande av järnvägsnätsbeskrivning, process för kapacitetstilldelning och trafikeringsavtal samt fakturering. Samband och gränssnitt till andra processer behöver därför tydliggöras.

Trafikverket kommer att ytterligare pröva frågan om hur processen kring ramavtal bör förhålla sig till processen med framtagande av verkets järnvägsnätsbeskrivning, t.ex. om det finns behov av att styra upp ramavtalsprocessen i tid med hänsyn till järnvägsnätsbeskrivningens cykler. Trafikverket anser dock att alla tecknade ramavtal som påverkar en enskild tågplanepå period bör offentliggöras i god tid före det att ansökan om kapacitet ska vara inlämnad till Trafikverket för den enskilda perioden.

Trafikverket har ambitionen att införa en metod för successiv kapacitetstilldelning. Successiv kapacitetstilldelning innebär att kapaciteten i det årliga beslutet om tågplan (i september) inte längre blir lika detaljerat och där alla tidtabellspunkter inte längre kommer att finnas angivna. Endast de för järnvägsföretaget eller trafikorganisatören viktigaste kommersiella platserna (t.ex. platser med resandeutbyte) eller platser viktiga för tågproduktionen (t.ex. lokförarbyte) kommer få en tidpunkt angiven i den årliga tågplanen. Alla övriga tidtabellspunkter, som finns med i körplanen⁶, bestäms vid ett senare tillfälle. Genom detta bedömer Trafikverket att kapaciteten i järnvägsnätet kan användas mer effektivt. Införande av ramavtal kommer att kunna fungera tillsammans med en successiv kapacitetstilldelning, så länge som det önskade tågläget inryms inom ramen för det intervall som följer av ramavtalet.

⁶ Körplan; Plan som ange tågfärdens beteckning, sträcka, tidsangivelser och andra behövliga uppgifter. Daglig produktionsplan är en sammanställning av alla dagens körplaner inklusive banarbeten.

Förslag till modell för ramavtal

Ramavtalets omfattning

Trafikverkets huvudinriktning är att ramavtal bör införas som en generell möjlighet för olika aktörer.

Ramavtal kan tecknas både för linje och för trafikplatser, som t.ex. bangårdar och rangerbangårdar. Ramavtalet avser en sträcka eller viss plats och inte enskilda spår. För att skapa tydliga förutsättningar för avtalsparterna så bör endast kapacitet som omfattas av en viss relation eller en viss plats ingå i ett enskilt ramavtal. Det innebär att ett järnvägsföretag eller trafikorganisatör som önskar teckna avtal om kapacitet för flera trafikupplägg får hantera detta inom ramen för flera olika ramavtal.

Trafikverket kan teckna ramavtal för regional, nationell och internationell trafik som genomförs på Trafikverkets järnvägsnät. För det fallet att kapaciteten omfattar trafik på flera järnvägsnät (internationell trafik trafikerar alltid flera järnvägsnät), kan Trafikverket teckna ramavtal under förutsättning att Trafikverket kan enas om villkor som är acceptabla för verket och för den eller de andra infrastrukturförvaltare som berörs. Om den eller de andra infrastrukturförvaltarna inte accepterar detta, kan Trafikverket inte teckna ramavtal för trafik som passerar en eller flera andra järnvägsnät.

Den kapacitet som omfattas av det samarbete som Trafikverket bedriver enligt EU-förordningen om godskorridorer⁷ kommer inte vara föremål för ramavtal.

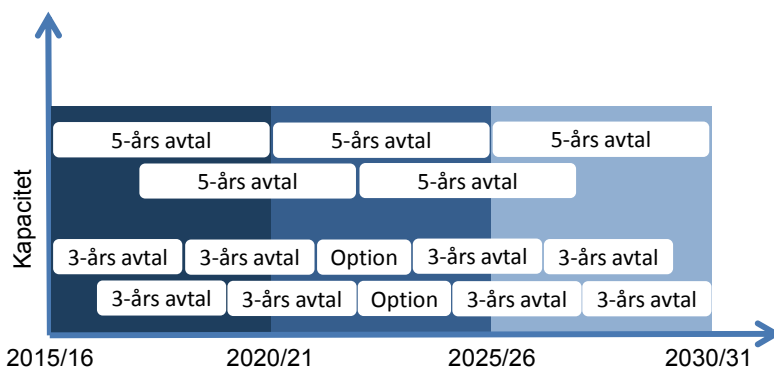
Ramavtalens längd

Enligt direktiv 2001/14/EG, artikel 17, ska ramavtal i princip omfatta en period om fem år. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall.

Trafikverket erbjuder järnvägsföretag och trafikorganisatörer möjlighet att teckna ramavtal för en period om 5 år. Trafikverket anser dock att det kan finnas skäl för att tillämpa kortare avtalstider i vissa särskilda fall och kan då erbjuda ramavtal för en period om 3 år alternativt 3 år med option för järnvägsföretaget eller trafikorganisatören att förlänga avtalet med ytterligare 2 år. Trafikverket bedömer initialt att det främst är godstrafik som kan bli föremål för kortare avtalsperioder än 5 år, eftersom marknaden för godstrafik är mer dynamisk och det finns ett större behov av flexibilitet. Trafikverket utesluter dock inte att sådana skäl även kan finnas för persontrafik.

Ramavtal tecknas löpande, vilket innebär att Trafikverkets avtalsrelationer förändras successivt beroende på om det tillkommer nya aktörer eller där avtalen upphör. Figuren nedan illustrerar hur den samlade avtalsituationen kan se ut och förändras över tid och där vissa aktörer kanske utnyttjar optionstiden på 2 år.

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik



Figur 6. Löpande och årlig avtalsprocess

Tillgänglig kapacitet för ramavtal

Trafikverket bedömer att en rimlig nivå för att tecknande av ramavtal är att volymen får uppgå till högst 50 procent av den totalt sett tillgängliga kapaciteten (kapacitetstak) för berörda delar av statens järnvägsnät. Med detta som tak bör Trafikverkets erbjudande för olika delar av järnvägsnätet kunna uppgå till 30 – 50 procent av totalt tillgänglig kapacitet (kapacitetstak). Genom detta villkor bedömer Trafikverket att ingen kommer att kunna anses bli hindrad vid tillämpning av ramavtal.

I figuren nedan ges några förenklade exempel för vad 30 – 50 procent av totalt tillgänglig kapacitet kan innebära.

Typ av infrastruktur	Maximal kapacitet (per timme)	Omfattning i ramavtal (per timme)
Enkelspår (linje)	7 kapaciteter	2 – 3 kapaciteter
Dubbelspår (linje)	15 kapaciteter	4 – 7 kapaciteter
Getingmidjan i Stockholm	24 kapaciteter	7 – 12 kapaciteter

Figur 7. Kapacitetstak och tillgänglig kapacitet för ramavtal

Trafikverket kommer att utveckla formerna för hur verket kommer presentera den kapacitet som är tillgänglig för ramavtal. Det kan handla om att uttrycka kapaciteten per timme eller per dag. Kapaciteten bör i möjligaste mån uttryckas på ett likartat sätt och exempelvis beakta de delar av järnvägsnätet som omfattas av trångsektorplaner och hur kapaciteten har uttryckts för dessa.

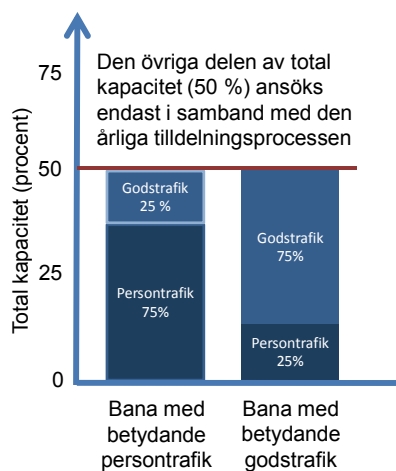
Kapacitet för olika marknadssegment

Det finns farhågor hos vissa aktörer att godstrafiken kan missgynnas av ett införande av ramavtal, om godstrafikföretag väljer att inte ansöka om kapacitet i ramavtal. För att minimera denna risk kommer Trafikverket i samband med publicering av sitt erbjudande att ange det utrymme som är tillgängligt för ramavtalstecknande för olika marknadssegment, uppdelat i person- och godstrafik. Det kan bli aktuellt att precisera och dela upp detta i ytterligare segment, främst avseende persontrafik. I figuren nedan ges ett exempel för hur denna fördelning skulle kunna se ut.

Trafikverket bestämmer vilket totalt utrymme som ska gälla för att teckna ramavtal om kapacitet för respektive marknadssegment. Denna nivå uttrycks på en övergripande nivå för respektive del av järnvägsnätet. Genom detta minskar risken för att ett marknadssegment ska kunna breda ut sig på bekostnad av andra segment.

Trafikverkets samlade bedömning kommer att grundas på kunskap om befintlig trafik, bedömning av tillgängligt utbud (kapacitet) och efterfrågan i framtiden. Det utrymme som Trafikverket anger som förutsättning för de olika segmenten är reserverade för dessa under ramavtalsprocessen och kan då inte utnyttjas av något annat segment.

Trafikverket kan ändra sin bedömning inför framtida erbjudande, vilket kan innebära att andelarna för olika segment kan förändras över tid – men det påverkar inte redan tecknade ramavtal.



Figur 8. Kapacitet för olika marknadssegment

Exemplet i figur 8 innebär att för en bana med betydande godstrafik har 75 procent av den kapacitet som kan omfattas av ramavtal reserverats för godstrafikföretag, medan 25 procent är tillgängligt för persontrafikföretag. Det är inte möjligt för det eller de andra segmenten att använda ramavtalskapacitet som inte nyttjas av ett visst segment. För det fallet att ett segment inte utnyttjar sin andel fullt ut så kommer det utrymme att finnas kvar för framtida ramavtal för samma segment (såvida ingen förändrad bedömning görs avseende olika marknadssegment).

Kapacitet för enskild aktör

En viktig utgångspunkt för Trafikverket vid värdering av olika trafikupplägg är bedömning av vilken samhällsekonomisk nytta som olika upplägg av trafikering har. Trafikverket gör en bedömning av själva trafiken, och inte av vilken aktör som organiserar eller utför trafiken. Det innebär att det i princip borde vara möjligt att tilldela ramavtal för en viss del av järnvägsnätet till en aktör.

Det finns behov av olika typer av transporter och trafik i samhället, varav vissa transporter är lämpliga att utföra på järnvägsnätet. Om flera aktörer bedriver likartad trafik med samma nytta, är det olämpligt att endast tilldela ramavtal till den ena av aktörerna för det fallet att båda parter ansökt om ramavtal. Det skulle annars finnas en stor risk att konkurrensen kan påverkas negativt. Samtidigt har Trafikverket att ta hänsyn till kravet på samhällsekonomisk effektivitet för det fall att Trafikverket förklarar del av infrastrukturen för överbelastad och tillämpar prioriteringskriterier för att tilldela kapacitet i de årliga kapacitetstilldelningsprocesserna.

Trafikverket anser att det generellt sett är olämpligt att möjliggöra för en aktör att få tillgång till all kapacitet som är tillgänglig för ramavtal. Det skulle kunna hämma utvecklingen av konkurrensen på den svenska järnvägsmarknaden i en tid då marknaderna omregleras och öppnas upp. Trafikverket kommer därför särskilt att pröva detta inför tecknande av ramavtal.

Avtalsparter och bindande avtal

Trafikverket tecknar ramavtal endast med de aktörer som är järnvägsföretag eller har tillstånd att organisera trafik (auktoriserad sökande). Det kommer inte vara tillåtet att utan medgivande från Trafikverket överlåta rättigheter eller skyldigheter enligt ramavtalet på någon annan part. Däremot kommer det att vara möjligt att, efter

meddelande till Trafikverket, anlita annan part för att utföra sådant som sammanhänger med ramavtalet, exempelvis att få själva trafiken eller transporten utförd. Trafikverkets avtalspart bibehåller alltså i sådant fall de förpliktelser som denne har gentemot Trafikverket enligt ramavtalet, men anlitar någon annan för att utföra uppgiften att utföra trafiken.

För att ramavtalet ska kunna göras gällande i den årliga tågplaneprocessen krävs att avtalsparten eller det järnvägsföretag som utför trafiken också ansöker om kapacitet för tågläge i enlighet med de förutsättningar som gäller för respektive årlig kapacitetstildelning.

Ramavtalets innehåll är bindande för båda parter. Det innebär att järnvägsföretaget eller trafikorganisatören åtar sig att årligen ansöka i den "vanliga" kapacitetstildelningsprocessen om den kapacitet som följer av ramavtalet och i enlighet med de villkor som gäller för kapaciteten. Trafikverket ska i enlighet med sitt åtagande tilldela kapacitet och teckna trafikeringsavtal i enlighet med ramavtalet. Om någon av parterna inte följer ramavtalet utgår vite, för den del som överstiger tillåten avvikelser.

Trafikverket lyder under offentlighetsprincipen och verkets uppfattning är att ramavtal som huvudregel kommer att utgöra offentliga handlingar, varigenom de således kommer att vara tillgängliga för andra aktörer. Trafikverket kommer även att informera om tecknade ramavtal i samband med publicering av verkets järnvägsnätsbeskrivning.

Se bilaga 1, som innehåller förslag till mall för ramavtal, för de mer preciserade och detaljerade villkoren för respektive part.

Avtalad kapacitet

För att ramavtal ska kunna nyttjas samtidigt som det inte ska hindra andra sökande i den årliga kapacitetstilldelningsprocessen behöver Trafikverket viss flexibilitet för att kunna hantera och samordna de olika behov som finns. Genom att uttrycka den i ramavtalet avtalade kapaciteten som ett intervall, där Trafikverket har rätt att tidigarelägga eller senarelägga kapaciteten så länge som det inryms inom intervallet, får Trafikverket en tillräcklig flexibilitet för att möta andra sökandes behov. Beroende på utbud och efterfrågan på kapacitet kan intervallet eller tidsfönstret komma att variera.

Den avtalade kapaciteten beskrivs i ett intervall eller tidsfönster för den del av järnvägsnätet som omfattas (sträcka och/eller geografiskt område) och i de för avtalsparterna kommersiellt intressanta platserna.

Ramavtalet omfattar inte omlopp, eftersom det bedöms bli för komplext och svårt att hantera. Däremot bör hänsyn kunna tas till vissa beroenden till annan trafikerings och kapacitet, t.ex. vändning av tåg, samt att kapaciteten innehåller rimliga gångtider

Olika marknadssegment har olika behov. Trafikverket erbjuder ett differentierat upplägg (olika intervall eller förutsättningar) till de olika segmenten för att möta detta. Även om förutsättningarna för de olika segmenten nedan uttrycks för trafikerings på en linje, så kan ramavtalet även innehålla kapacitet vid trafikplats.

Persontrafik

Kapaciteten i ramavtalet uttrycks för trafik på linje som $x \pm y$ minuter, där x både kan vara en exakt tidpunkt eller ett visst intervall. Järnvägsföretaget eller trafikorganisatören avgör vilket av alternativen som ska gälla. Järnvägsföretaget eller trafikorganisatören ska sedan ansöka om x . Om man vill ha ett intervall är $x = a \pm b$, där a är ett givet klockslag uttryckt i timmar och minuter och b är det intervall som man önskar. För regional persontrafik motsvaras detta av ett 10 minuters intervall ($x = a \pm 5$ minuter) och för interregional persontrafik motsvaras detta av ett 20 minuters intervall ($x = a \pm 10$ minuter).

Järnvägsföretaget eller trafikorganisatören har möjlighet att i sin ansökan inför den årliga tilldelningsprocessen ansöka om det tågläge som de helst föredrar, så länge man inryms i det intervall man tidigare avtalat om.

Trafikverket ska sedan, för att följa ramavtalet, tilldela kapacitet i det enskilda fallet inom ramen för ett intervall (y). För regional persontrafik är detta intervall som minst 15 minuter och som mest 40 minuter (dvs. y är som minst $\pm 7,5$ minuter och som mest ± 20 minuter). För interregional persontrafik är detta intervall som minst 20 minuter och som mest 120 minuter (dvs. y är som minst ± 10 minuter och som mest ± 60 minuter).

I den mån det är möjligt bör Trafikverket försöka möta det önskemål som finns om tågläget, men verket har rätt att nyttja hela intervallet (y) för att uppfylla villkoren i ramavtalet.

	Regional trafik	Interregional trafik
Kapacitet i ramavtal	$x \pm y$ min där x kan vara ett klockslag eller ett intervall ($x = a \pm b$), där a är ett klockslag.	
X ; Järnvägsföretaget ansöker inom x	<ul style="list-style-type: none"> • Minst ett exakt klockslag • Mest 10 min intervall ($x = a \pm 5$ minuter) 	<ul style="list-style-type: none"> • Minst ett exakt klockslag • Mest 20 min intervall ($x = a \pm 10$ minuter)
Y ; Trafikverket tilldelar kapacitet inom y	<ul style="list-style-type: none"> • Minst 15 min intervall ($y = \pm 7,5$ min) • Mest 40 min intervall ($y = \pm 20$ min) 	<ul style="list-style-type: none"> • Minst 20 min intervall ($y = \pm 10$ min) • Mest 120 min intervall ($y = \pm 60$ min)

Figur 9. Persontrafikens intervall för kapacitet

Godstrafik

Kapaciteten i ramavtalet uttrycks för trafik på linje som $x \pm y$ minuter. Denna kapacitet preciseras sedan inför varje tågplanepriod.

Kapaciteten i ramavtalet kan som mest motsvara ett 24-timmars intervall (dvs. $x \pm 12$ timmar, där x är ett givet klockslag uttryckt i timmar och minuter). Järnvägsföretaget eller trafikorganisatören kan om man så önskar avtala om ett smalare intervall.

Intervallet måste dock som minst uppgå till 6 timmar.

Järnvägsföretaget eller trafikorganisatören måste inför den enskilda tågplaneprioden precisera detta genom att då ange ett intervall på 6 timmar. Det gör man genom att ange senaste tidpunkt när transporten måste vara framme etc., vilket ger de yttre gränserna för intervallet. Hela intervallet på 6 timmar måste då inrymmas inom de ramar som tidigare bestämts i ramavtalet. Järnvägsföretaget har dessutom möjlighet att i sin ansökan om tågläge ansöka om vilket exakt tågläge de föredrar.

Trafikverket ska sedan för att följa ramavtalet, tilldela kapacitet för det enskilda tågläget inom intervallet $x - 6$ timmar, där x motsvaras av det senaste klockslag som transporten måste vara framme. I möjligaste mån bör Trafikverket försöka möta det önskemål som finns avseende tågläget, men verket har rätt att nyttja hela intervallet om 6 timmar för att uppfylla ramavtalet.

Trafikverket bedömer att med dessa intervall ges tillräcklig stabilitet för persontrafiken, samtidigt som det främst för godstrafiken med det breda intervallet och den årliga preciseringen finns en rimlig kombination av stabilitet och flexibilitet.

	Interregional trafik
X₁ (Skede 1); Kapacitet i ramavtal , järnvägsföretaget/trafikorganisationsen avgör intervallens bredd	$X_1 = a_1 \pm y_1$ timmar där a_1 är ett klockslag och där y_1 anger ett intervall <ul style="list-style-type: none"> • Minst 6 timmars intervall ($y_1 = \pm 3$ timmar) • Mest 24 timmars intervall ($y_1 = \pm 12$ timmar)
X₂ (Skede 2); Kapacitet inför enskild tågplanperiod, järnvägsföretaget/trafikorganisationsen meddelar	X_2 ; anger den senaste tidpunkt transporten ska avgå/ankomma
Y₂; Trafikverket tilldelar kapacitet inom y_2	$Y_2 = X_2 - 6$ timmar

Figur 10. Godstrafikens intervall för kapacitet

Kapacitetens kvalitet

Den kapacitet som avtalas i ett ramavtal kommer att beskrivas i form av vilken del av järnvägsnätet som berörs (linje, plats etc.) och vilken tid och tidsintervall som gäller för kapaciteten vid olika platser. Kapacitetens kvalitet i övrigt omfattas inte av ramavtalet, utan det är något som får hanteras i de årliga processerna med publicering av järnvägsnätbeskrivning, kapacitetstilldelning, överenskommelse om trafikeringsavtal etc. Hänsyn kommer dock att tas till vad som kan anses vara en rimlig gångtid för berört trafikupplägg.

Trafikverket har under 2012 infört ett system för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Dessa avgifter syftar till att ge incitament för olika aktörer att vidta förebyggande åtgärder för att minimera driftstörningar i tågtrafiken och höja kvaliteten i trafiken. Såväl modell som avgiftsnivåer kommer att vidareutvecklas. Eventuella kvalitetsbrister vid utförande av trafiken kommer således att omhändertas av denna verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

Prissättning av kapacitet i ramavtal

Princip för prissättning

Ramavtalet ger Trafikverkets avtalspart, järnvägsföretag eller trafikorganisationsen, vissa rättigheter som är av värde för denne. Värdet består främst i att man får mer stabila och långsiktiga förutsättningar samt ett åtagande från Trafikverkets sida som är förenat med vite om verket bryter avtalet. Det är därför rimligt enligt Trafikverkets uppfattning att de järnvägsföretag och trafikorganisationsen som får teckna ramavtal med verket också får betala för detta.

Följande aspekter ligger till grund för prissättning:

- Erbjudandet till persontrafikföretag är mer preciserat (smalare intervall för kapacitet) jämfört med erbjudandet till godstrafikföretag. Priset bör därför vara högre för den kapacitet som erbjuds till persontrafikföretagen.
- Ramavtal med en aktör innebär att möjligheten att teckna ramavtal med andra minskar eftersom ett tak är satt. Det betyder att det finns ett grundläggande värde för den kapacitet som ingår i ett ramavtal. Det finns vidare en grundläggande kostnad för Trafikverket att hantera ramavtal och den kapacitet som följer av detta (administration, drift av IT-stöd, viten etc.). Priset bör därför innehålla en fast komponent som samlat tar hänsyn till detta.
- Värdet av kapaciteten varierar beroende på var, när och hur lång sträcka som kapaciteten avser samt hur brett intervall för kapaciteten är. För att inte göra prissättningen för komplicerad bör antalet påverkande faktorer begränsas,

åtminstone initialt. Priset bör åtminstone beakta geografiska områden med låg respektive hög efterfrågan (område A och B) samt hur lång sträcka (tågkilometer) som kapaciteten avser, eftersom detta är faktorer som påverkar risken för att intressekonflikter kan uppstå. För att ta hänsyn till detta perspektiv bör priset därför innehålla en rörlig komponent som fångar detta.

Det är viktigt att järnvägsföretaget eller trafikorganisatören kan förutse priset för den avtalade kapaciteten. Det pris som anges i ramavtalet bör därför gälla för hela avtalsperioden. Utöver detta tillkommer de ordinarie banavgifter och avgifter för andra tjänster som följer av Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning.

Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna bör vara medvetna om att avgiftsnivåerna för trafikering på statens järnvägsnät kommer att höjas vad gäller de ordinarie banavgifterna samt avgifter för andra tjänster i anslutning till detta. Det handlar nästan om en fördubbling mellan dagens nivå (2013) och år 2020-21. Det är därför viktigt att järnvägsföretag och trafikorganisatörer tar med detta i sina kalkyler när man prövar frågan om tecknande av ramavtal.

Preliminär prismodell

I figur 11 presenteras innehållet i den tänkta avgiftsstrukturen. De belopp som är angivna ska ses som preliminära eftersom detta kommer att analyseras ytterligare.

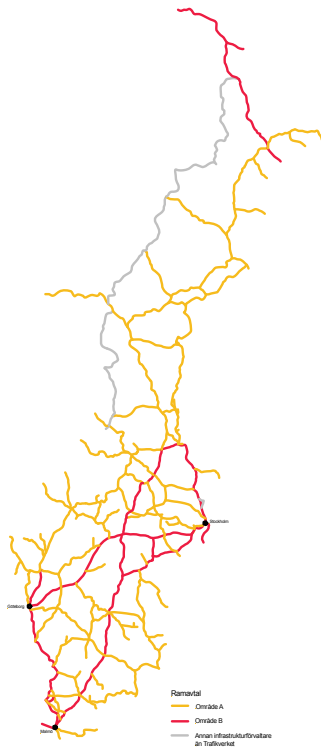
	Persontrafik	Godstrafik
Fast pris per kapacitet/dag	100 kronor	100 kronor
Rörligt pris per tågkilometer (område A)	0,50 kronor	0,40 kronor
Rörligt pris per tågkilometer (område B)	1,00 kronor	0,80 kronor

Figur 11. Prismodell för person- respektive godstrafik, pris per kapacitet

I figur 12 nedan redovisas den differentierade prissättningen i form av ett rörligt pris för olika geografiska områden indelade i område A respektive B. Områdesindelningen utgår från en översiktlig bedömning av tillgänglig kapacitet (utbud) och efterfrågan. Priset är högre för de delar av järnvägsnätet (område B/rött) där det bedöms finnas en större risk för att efterfrågan på kapacitet kommer att överstiga tillgängligt utbud och där risken för intressekonflikter ökar. Område B innebär generellt sett en högre affärsrisk för Trafikverket att ingå ramavtal.

För att minimera risken för att järnvägsföretaget eller trafikorganisatören ansöker om kapacitet i enlighet med ramavtalet, tecknar trafikeringsavtal och därefter avbokar tågläget kommer Trafikverket att införa avbokningsavgifter som motverkar ett sådant beteende. När Trafikverket bestämmer nivån på avbokningsavgiften för den kapacitet som följer av ramavtal kommer hänsyn tas till tillåten avvikelse och vitesnivåer. Avbokningsavgiften för kapacitet som följer av ramavtal bör vara högre än avbokningsavgiften för annan kapacitet. Skälet för detta är att järnvägsföretaget eller trafikorganisatören genom sitt ramavtal påverkar Trafikverkets kapacitetsplanering och om man avser att inte använda den kapacitet som följer av ramavtalet bör det meddelas Trafikverket så tidigt som möjligt – för att minska risken för att andra aktörer påverkas.

Det finns i övrigt ingen direkt koppling mellan priset för kapacitet i ramavtal och Trafikverkets övriga avgifter.



Figur 12. Prismodell för person- respektive godstrafik, pris per kapacitet

Betalning

Eftersom ramavtalet påverkar Trafikverkets arbete med den årliga kapacitetstilldelningen, behöver järnvägsföretaget eller trafikorganisatören i god tid innan ansökan om kapacitet för tågplanen lämnas till Trafikverket deklarerat att man avser att följa ramavtalet. Denna information ligger sedan till grund för betalning.

Med hänsyn till att flera aktörer inom järnvägsområdet bedriver verksamheten med små marginaler och svag likviditet, så anser Trafikverket att betalningen inte kan tas ut i ett för tidigt skede. Järnvägsföretagen eller trafikorganisatören bör därför senast i oktober innan den enskilda tågplanen startar (preliminär tidpunkt för betalning) betala det pris som följer av ramavtalet. Järnvägsföretaget eller trafikorganisatören ska inte betala något pris för de avvikelser som görs inom tillåten nivå.

Det kan bli aktuellt för järnvägsföretaget eller trafikorganisatören att få betala ett vite för det fall man överstiger tillåten avvikelse, vilket faktureras vid samma tillfälle.

I vissa fall kan Trafikverket komma att ställa krav på borgensförbindelse eller bankgaranti för de åtaganden som järnvägsföretag eller trafikorganisatör har enligt ramavtalet.

Avvikelse från avtalad kapacitet

Avvikelse bör meddelas innan tågplanarbetet börjar

Järnvägsföretaget eller trafikorganisatören måste redovisa sina avvikelser senast i samband med ansökan om kapacitet i tågplanen vid huvudansökningstillfället i april.

Tillåtna avvikelser

Det kan vara svårt för såväl Trafikverket som järnvägsföretag eller trafikorganisatörer att förutse de framtida behoven och förutsättningarna. Trafikverket kan exempelvis ha behov av kapacitet för banunderhåll som man inte har kunskap om vid avtals-tecknandet, medan järnvägsföretag eller trafikorganisatörer kan få ändrade marknads-förutsättningar.

Om avtalsparterna ges full frihet att kunna avvika helt och hållet från ramavtalet, kommer avtalet i praktiken inte att ge någon stabilitet eller långsiktighet för parterna och därmed skulle ramavtalet till stor del sakna betydelse.

För att avtalet ska kunna ge stabilitet behöver avtalet således vara bindande. Samtidigt bör det finnas utrymme för en viss flexibilitet att kunna avvika från den avtalade kapaciteten med hänsyn till nya behov eller förutsättningar. Den tillåtna avvikelserna uttrycks per tågplan och för den kapacitet som ingår i det enskilda ramavtalet (trafik i viss relation eller vid viss trafikplats). I figuren nedan anges den tillåtna avvikelserna per år (tågplan) och trafikupplägg för respektive avtalspart.

Avtalspart	Godkänd avvikelse per år
Trafikverket	5 procent
Järnvägsföretag/trafikorganisatör - persontrafik	10 procent
Järnvägsföretag/trafikorganisatör - godstrafik	20 procent

Figur 13. Godkänd avvikelse från ramavtalad kapacitet

Trafikverket har i figur 13 gjort en mycket översiktlig bedömning av vilka avvikelser som kan vara rimliga. Detta är något som bör följas löpande för att se om det finns behov av att justera dessa gränsvärden på sikt. Villkoren som följer av ett tecknat ramavtal gäller dock och det innebär att det endast är för nya avtal som gränsvärdena eventuellt kan ändras.

Trafikverket har en mycket stark ställning i relationen med järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Det är därför rimligt att det ställs högre krav på Trafikverket. Trafikverket bör endast ha rätt att avvika med 5 procent per år. Detta kan ske inför en tågplanperiod eller vid fastställandet av tågplanen för en enskild period. De högre kraven på Trafikverket borgar för att de andra avtalsparterna ska kunna se Trafikverket som en pålitlig avtalspartner.

Både Trafikverket och järnvägsföretaget eller trafikorganisatören har full frihet att avgöra hur man väljer att utnyttja den godkända avvikelserna. Det innebär i Trafikverkets fall att verket kan välja att nyttja möjligheten under en kortare eller längre tid samt i varierande omfattning.

I figuren nedan presenteras några möjliga alternativ utifrån Trafikverkets perspektiv. Exemplet avser kapacitet för ett visst trafikupplägg mellan plats A till B och där ramavtalet omfattar 5 tåglägen i vardera riktningen under 200 vardagar.

	Avtalad kapacitet	Godkänd avvikelse	Möjliga varianter för Trafikverket
En längre period	2 000	100	1 tågläge/dag under 100 dagar
En kortare period	2 000	100	4 tåglägen/dag under 25 dagar
Ett tillfälle	2 000	100	10 tåglägen/dag under 10 dagar i rad

Figur 14. Exempel på användande av godkänd avvikelse för Trafikverket

Motsvarande gäller i princip även för järnvägsföretaget eller trafikorganisatören, som kan välja att ta ut sin avvikelse i varierande grad.

Avvikelser utöver tillåten nivå

För det fallet att Trafikverket avviker från avtalad kapacitet i ramavtalet utöver den tillåtna nivån, så får verket betala vite. Det samma gäller för järnvägsföretag eller trafikorganisatörer om man inte ansöker om kapacitet i de årliga tilldelningsprocesserna inom ramen för tillåten avvikelse i enlighet med ramavtalet.

Vitet för att avvika från åtagande i avtalet bör vara tillräckligt högt för att motverka att avtalsparterna avviker från avtalet. Denna nivå kan självklart variera för olika parter, beroende av hur ekonomiskt starka de är. Samtidigt finns risk för att olika avtalsvillkor för järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan vara diskriminerande. Trafikverket anser därför att vitet i princip bör vara lika för olika företag, dock med hänsyn till vilket pris man får betala för kapaciteten. Avtalsvillkoren bör dock skilja sig åt mellan Trafikverket och de övriga parterna, i och med att Trafikverket har en stark position och är ekonomiskt starkt. Trafikverket bör, om en sådan situation skulle uppkomma, därför betala ett högre vite än järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

Det bör finnas möjlighet för järnvägsföretag eller trafikorganisatörer att bryta ramavtalet helt eller delvis. Frånträdandet gäller då för den resterande del av ramavtalets avtalsperiod. Ett sådant frånträdande bör göras med viss framförhållning, samtidigt som järnvägsföretaget eller trafikorganisatören också får betala ett vite för den kapacitet som berörs. Järnvägsföretaget eller trafikorganisatören ska meddela Trafikverket senast den sista februari för det fall man vill bryta avtalet helt eller delvis från och med den tågplanepериод där ansökningarna om kapacitet ska lämnas ca 1,5 månader senare (dvs. mitten av april samma år). I dessa fall får man således betala ett vite motsvarande det dubbla priset för kapaciteten, se figur 15.

Om man meddelar Trafikverket senare, t.ex. i samband med ansökan om kapacitet, så får man betala 4 gånger priset för den kapacitet som är att anse som ej tillåten avvikelse för den närmaste tågplanepериод. För de tågplanepериодer som därefter följer utgår det lägre vitet.

För Trafikverket bör det dock inte vara möjligt att frånträda avtalet, eftersom järnvägsföretag och trafikorganisatörer bör ges stabila förutsättningar för sin verksamhet. Däremot bör Trafikverket under vissa förhållanden ha rätt att säga upp avtalet såsom exempelvis om järnvägsföretaget eller trafikorganisatören går i konkurs, förlorar sitt tillstånd att bedriva verksamhet eller gör sig skyldig till uteblivna betalningar.

Viten	Trafikverket	Järnvägsföretag eller trafikorganisatör
Bryter ramavtalet helt eller i delar (för resterande del av ramavtalets avtalsperiod)	-	2 x priset för kapaciteten
Ansöker eller använder inte kapacitet i enlighet med ramavtalet (för enskild tågplanepериод)	-	4 x priset för kapaciteten
Erbjuder inte kapacitet i tågplaneprocessen (för enskild tågplanepериод)	10 x priset för kapaciteten	-

Figur 15. Viten för avvikelser

Se bilaga 1 för de mer detaljerade villkoren för parterna.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnader för järnvägsföretag eller trafikorganisatör

Nedan ges ett exempel i form av kapacitet för ett resandetåg på sträckan Stockholm – Göteborg. Trafiken ska genomföras under 200 trafikdagar per år med 4 tågpar (dvs. 8 tåglägen). Sträckans längd uppgår till 455 km, vilket i sin helhet motsvaras av område B som har en högre rörlig avgift.

Oberoende av ramavtalet ska järnvägsföretaget betala de ordinarie banavgifterna, i detta exempel motsvaras det av ca 3 400 kronor enligt Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning för 2012, vilket totalt sett skulle innebära 5,440 Mkr för alla 200 dagar. Dessa avgifter har och kommer successivt att höjas under kommande år.

För den kapacitet som ingår i ramavtalet ska järnvägsföretaget betala ett pris, vilket framgår av beräkningen nedan i figur 16. Observera att dessa priser endast är preliminära och att Trafikverket kommer att analysera detta ytterligare.

Komponent	Pris	Tkm	Antal dgr	Antal tåg	Pris
Fast	100 kr/st	-	200	8	160 tkr
Rörlig (område A)	0,50 kr/tkm	-	-	-	- tkr
Rörlig (område B)	1,00 kr/tkm	455 tkm	200	8	728 tkr
Summa:					888 tkr

Figur 16. Kostnad för ramavtal

Priset för kapacitet i ramavtalet uppgår till 888 tkr, dvs. 555 kr per kapacitet. Det skulle innebära att den totala avgift som ett järnvägsföretag skulle få betala kommer att uppgå till 6,328 Mkr, varav priset för ramavtalet utgör ca 14 procent.

Avvikelser och vite

Järnvägsföretaget har rätt att avvika från ramavtalet med maximalt 10 procent, utan att behöva betala vite. För det fallet att järnvägsföretaget inte skulle köra ett tågpar, ska man betala ett vite per kapacitet motsvarande priset multiplicerat med faktor 4 (555 kr x 4 = 2 220 kr) för det som överstiger tillåten nivå. Det skulle innebära följande: för samma exempel (trafikupplägg):

Kapacitet under en tågplan	Antal dgr	Antal tåg	Totalt	Vite
Avtalad kapacitet (4 tågpar)	200	8	1 600	
Aktuell avvikelse (1 tågpar)	200	2	400	
Tillåten avvikelse (10 procent)			- 160	
Otillåten avvikelse			240	533 tkr

Figur 17. Järnvägsföretags avvikelse från ramavtal och vite

Järnvägsföretaget eller trafikorganisatören skulle i en sådan situation få betala ett vite på motsvarande 533 tkr.

Trafikverket har rätt att avvika från ramavtalet med maximalt 5 procent, utan att behöva betala vite. För det fallet att Trafikverket avviker utöver godkänd nivå ska verket betala ett vite per kapacitet motsvarande priset multiplicerat med faktor 10 (555 kr x 10 = 5 550 kr) för det som överstiger tillåten avvikelse. Nedan ges två exempel. I det första fallet handlar det om en totalavstängning under 15 trafikdagar för banarbete och i det andra fallet handlar det om en situation där Trafikverket endast kunnat avtala om 3 tågpar under en tågplanperiod.

Kapacitet under en tågplan	Antal dgr	Antal tåg	Totalt	Vite
Exempel 1				
Avtalad kapacitet (4 tågpar)	200	8	1 600	
Aktuell avvikelse (15 trafikdagar)	15	8	120	
Tillåten avvikelse (5 procent)			- 80	
Otillåten avvikelse			40	222 tkr
Exempel 2				
Avtalad kapacitet (4 tågpar)	200	8	1 600	
Aktuell avvikelse (1 tågpar)	200	2	400	
Tillåten avvikelse (5 procent)			- 80	
Otillåten avvikelse			320	1 776 tkr

Figur 18. Trafikverkets avvikelse från ramavtal och vite

Trafikverket skulle i en sådan situation få betala ett vite på motsvarande 222 tkr (exempel 1) eller 1 776 tkr (exempel 2).

Tidplan för införande av ramavtal

Trafikverket bedömer att ramavtal i en större omfattning bör kunna tecknas första gången för perioden 2016 – 20. För att trimma angreppssätt och rutiner bedöms ett pilotförsök på en järnvägslinje kunna genomföras med start från tågplan 2015.

Trafikverket bedömer att ramavtal bör tecknas med tillräcklig framförhållning inför ett enskilt år (tågplanperiod). Det är därför rimligt att Trafikverket kan publicera alla de ramavtal som inverkar på kommande tågplan redan vid publicering av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning för berörd tågplanperiod.

I figuren nedan redovisas ett förslag till tidsplan för införande av ramavtal.

Aktivitet	Försöksverksamhet från Tågplan 2015	Generell tillämpning från Tågplan 2016
Publicering erbjudande (senast)	Dec 2012	Sep 2013
Ansökan om ramavtal	Jan 2013	Okt 2013 – Nov 2013
Trafikverkets analys	Feb 2013	Nov 2013 – Feb 2014
Tecknande av ramavtal	Mar 2013	Feb 2014 – Mar 2014
Järnvägsnätsbeskrivning	Okt 2013 – Dec 2013	Okt 2014 – Dec 2014
Ansökan om kapacitet	Apr 2014	Apr 2015
Tågplan beslutas	Sep 2014	Sep 2015
Tågplan startar	Dec 2014	Dec 2015

Figur 19. Preliminär tidsplan för försöksverksamhet och generell tillämpning

Försöksverksamheten bör genomföras för en begränsad del av järnvägsnätet. Trafikverket bedömer att försöket kommer att beröra relativt få aktörer och ansökningar om ramavtal, vilket bör kunna hanteras inom ramen för en tidsmässigt kortare process.

Den fortsatta dialogen med branschföreträdare och organisationer samt synpunkter som framkommer i remisshanteringen av denna rapport kan eventuellt komma att påverka ovanstående tidplan.

Konsekvensanalys

Konsekvenser för de transportpolitiska målen

På de flesta marknader förekommer långsiktiga avtalsrelationer, till gagn för både leverantör och kund. Den ettåriga tågplanen ger en planeringshorisont som rimmar illa med de stora åtaganden och investeringar som krävs för att en ny operatör ska kunna etablera sig på järnvägsmarknaden eller för en befintlig aktör att vidareutveckla sin organisation, verksamhet och produktions- eller logistikresurser (t.ex. fordon och vagnar). Detta förhållande kan riskera att järnvägssektorn går miste om nya aktörer eller i en minskad investeringsvilja hos såväl befintliga aktörer som potentiellt nya. Med utrymme för mer stabila och långsiktiga avtalsrelationer finns möjlighet för aktörerna på marknaden att delvisa välja vad som gagnar verksamheten bäst; bara kortsiktiga avtal (dagens trafikeringsavtal) eller både kort- och långsiktiga avtal (trafikeringsavtal och ramavtal).

Införande av ramavtal kan därigenom stödja utvecklingen inom järnvägs- och transportsektorn. Trafikverket bedömer att detta ligger i linje med de transportpolitiska målen, särskilt funktionsmålet om tillgänglighet.

Konsekvenser för företag

Med ramavtal om infrastrukturkapacitet på järnväg skapas en möjlighet för de företag som så önskar att få en längre framförhållning avseende kapacitet i järnvägsnätet. Det ger dessa företag en bättre stabilitet och långsiktighet. Dessa möjligheter kan vara till stor nytta för ett företag inför beslut om var verksamheter ska förläggas, vilka investeringar som ska genomföras, hur verksamheten kan utvecklas för att bli mer effektiv etc.

Ramavtalen ger en viss flexibilitet för företagen genom att det är tillåtet att avvika från avtalet till en viss nivå samt att det är möjligt med kortare avtalslängd om särskilda skäl föreligger.

Införande av ramavtal kommer tillsammans med utveckling av successiv kapacitetstilldelning ge kommersiella järnvägsföretag och trafikorganisatörer utvecklade avtalsmöjligheter. Företagen kommer därigenom att få en större valfrihet kring hur man väljer att se på sina avtalsrelationer på kort och lång sikt. Det innebär att liknande förutsättningar som företag har inom andra områden även kommer att finnas här, som t.ex. avtalsrelationer med fastighetsägare, fordonstillverkare, verkstadsföretag, leverantörer av servicetjänster och entreprenörer m.fl. även kommer att finnas här.

Rätten att få teckna ramavtal är dock inte garanterad. Trafikverket avgör med vilka företag (järnvägsföretag och trafikorganisatörer) som verket kan teckna ramavtal utifrån en bedömning av trafikens nytta, framtida efterfrågan och utbud på infrastrukturkapacitet mm. Trafikverket kommer inte teckna ramavtal för trafikupplägg där verket bedömer att trafikupplägget sannolikt inte kommer att kunna tilldelas kapacitet vid framtida tilldelningsprocesser. Det bör inge en trygghet för de företag som tecknar ramavtal.

För det fallet att Trafikverket avviker från avtalet med mer än vad som är tillåtet, får Trafikverket betala vite till sin avtalspart. Detsamma gäller omvänt för järnvägsföretaget eller trafikorganisatören.

Konsekvenser för kommuner, län och regionförbund

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska ta fram trafikförsörjningsprogram för hur den regionala kollektivtrafiken ska utvecklas, vilket också kommer att fungera som underlag inför beslut om allmän trafikplikt. Beslutet om allmän trafikplikt signalerar vilket ansvar som samhället är beredd att ta för den regionala kollektivtrafiken och är en förutsättning för den trafik som genomförs och upphandlas i samhällets regi. Ramavtal

om infrastrukturkapacitet på järnväg kan stödja utvecklingen av en sådan kollektivtrafik genom att ge mer stabila och långsiktiga förutsättningar.

Ramavtal skapar möjligheter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att planera för kollektivtrafik i ett mer trafikslagsövergripande perspektiv och stödjer uppbyggnaden av kollektivtrafiksystem som sträcker sig över flera trafikslag.

Rätten att få teckna ramavtal är dock inte garanterad. Trafikverket avgör med vilka aktörer som verket kan teckna ramavtal med utifrån en bedömning av trafikens nytta, framtida efterfrågan och utbud på infrastrukturkapacitet mm.

De konsekvenser som finns beskrivna för företag är till stor del tillämpliga även för kommuner, län och regionförbund. Se därför även tidigare avsnitt.

Konsekvenser för staten

Införande av ramavtal för infrastrukturkapacitet på järnväg innebär att staten genom Trafikverket ikläder sig ett åtagande för en längre period än ett år. Statens och Trafikverkets ekonomiska risk ökar, i och med att åtagandet utöver tillåten avvikelse är förknippad med viten.

Ett mer långsiktigt och affärsmässigt åtagande i förhållande till andra avtalsparter kommer att påverka Trafikverkets organisation och verksamhet. Det ställer krav på utveckling av verkets verksamhet, långsiktiga relationer och förhållningssätt. Med införande av ramavtal blir det än viktigare för Trafikverket att få en god framförhållning i planering av underhålls- och investeringsverksamheten, något som kan vara beroende av bättre framförhållning i verkets anslagstilldelning jämfört med idag.

Trafikverket får samtidigt tydligare och stabilare relationer med järnvägsföretag och trafikorganisatörer, genom att ett bindande avtal tecknas. Därigenom kan Trafikverket få en bättre kunskap om marknadens behov och önskemål inför viktiga ställningstaganden kring framtida utveckling av statens väg- och järnvägsnät samt hur verket bör prioritera mellan olika insatser.

Ett införande av ramavtal kräver implementering av nya processer och stödsystem och det kommer att påverka verkets organisation. Vid utveckling av verkets processer och rutiner behöver hänsyn tas till att den personal som kommer att arbeta med dessa frågor sannolikt är involverade på olika sätt i den årliga kapacitetstilldelningsprocessen. Det ställer krav på att ramavtalsprocessen bör anpassas tidsmässigt till detta, för att verksamheten totalt sett ska kunna bedrivas så effektivt som möjligt.

Det finns behov att utveckla processer och rutiner mer ingående. I detta ingår utveckling av stödsystem, arbetsätt för nya analysbehov, förvaltning av ramavtal, kontroll av att avtalsparterna följer ramavtalet etc. Initialt kan det innebära kostnader för staten. På sikt bör dock kostnaderna för denna verksamhet täckas av de intäkter som medföljer.

Bilagor

Bilaga 1: Mall för ramavtal

Ramavtal för infrastrukturkapacitet

Mellan staten genom Trafikverket och [medkontrahentens firma/namn/beteckning] (nedan nämnd "Kunden") är följande avtal upprättat.

Trafikverket	[Kundens firma/namn/beteckning]
Samhälle / Kundnära tjänster	[Postadress]
781 89 Borlänge	[Postnummer, ort]
Org.nr. 202100-6297	Org.nr. [org.nr.]
Handläggare:	Handläggare:
[Trafikverkets handläggare]	[Kundens handläggare]

1 Allmänt

Detta ramavtal har tecknats i enlighet med 6 kap. 21 § järnvägslagen (SFS 2004:519).

Genom detta avtal överenskommer Trafikverket och Kunden, nedan gemensamt benämnda "parterna", om ansökan om respektive tilldelning av infrastrukturkapacitet under flera tågplaneperioder samt villkoren för detta.

Användningen av den infrastrukturkapacitet som detta avtal omfattar förutsätter att parterna ingår ett trafikeringsavtal enligt 6 kap. 22 § järnvägslagen.

Detta avtal och dess bilagor gäller företrädesvis i förhållande till trafikeringsavtal.

Kunden är införstådd med att detta avtal utgör allmän handling hos Trafikverket samt att allmänna handlingar som huvudregel är offentliga.

2 Omfattning

Detta avtal omfattar den trafik som Kunden ska organisera och/eller utföra för [t.ex. snabbtågstrafik, pendeltrafik, posttåg eller malmtransporter] mellan trafikplatserna [X och Y] genom att använda den kapacitet som är förtecknad i *bilaga 1, Förteckning av infrastrukturkapacitet som omfattas av ramavtalet*.

Avtalet reglerar rättigheter och skyldigheter att använda den i bilaga 1 förtecknade infrastrukturkapaciteten från och med [datum alternativt tågplanen T X] till och med [datum alternativt tågplanen T X].

[Text som kan komma att finnas i avtal: Om Kunden skriftligen meddelar Trafikverket att Kunden önskar förlänga detta avtal senast innan utgången av den näst sista tågplaneperioden som omfattas av avtalet så ska detta avtal fortsätta att gälla på oförändrade villkor till och med tågplanen T [X].]

3 Parternas åtaganden

3.1 Kundens åtaganden enligt detta avtal

Kunden åtar sig genom detta avtal att inom ramen för den årliga ordinarie tågplaneprocessen ansöka om den infrastrukturkapacitet som är förtecknad i bilaga 1.

Kunden ska för varje enskild tågplaneperiod ansöka om [X] % eller mer av den i bilaga 1 förtecknade infrastrukturkapaciteten.

Kunden kan inte fullgöra sitt åtagande att ansöka om kapacitet genom att ansöka inom ad hoc-processen.

Kunden åtar sig enligt detta avtal även att teckna trafikeringsavtal enligt 6 kap. 22 § järnvägslagen för den infrastrukturkapacitet som kunden enligt föregående stycke förbinder sig att ansöka om.

Kunden åtar sig enligt detta avtal därutöver att betala avgifter och eventuella viten enligt vad som nedan anges.

[Text som kan komma att finnas i avtal: För Kundens samtliga ekonomiska förpliktelser enligt detta avtal gäller borgen eller bankgaranti enligt separat handling.]

3.2 Trafikverkets åtaganden enligt detta avtal

Trafikverket åtar sig genom detta avtal att inom ramen för den årliga tågplaneprocessen tilldela kunden 95 % eller mer av den infrastrukturkapacitet som är förtecknad i bilaga 1.

Trafikverket åtar sig enligt detta avtal därutöver att betala eventuella viten enligt vad som nedan anges.

4 Ramavtalsavgifter

För varje infrastrukturkapacitet som är förtecknad i bilaga 1 ska Kunden till Trafikverket för varje tågplaneperiod betala ramavtalsavgifter i form av dels ett fast pris om [X] kr, dels ett rörligt pris om [X] alternativt [Y] kr per hel tågakilometer beroende på geografiskt område.

Den totala ramavtalsavgiften för varje tågplaneperiod som omfattas av detta avtal ska betalas i förskott mot faktura från Trafikverket.

Den totala ramavtalsavgiften enligt detta avtal är [X] kr per tågplaneperiod.

Övriga avgifter redovisas för respektive tågplaneperiod i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

5 Kvalitet

Trafikverket ska leverera den infrastrukturkapacitet som omfattas av detta avtal med minst den kvalitet som följer av kvalitetsangivelser i vid var tid gällande järnvägsnätsbeskrivning.

6 Viten

6.1 Vitesskyldighet för Kunden

Om Kunden bryter mot sitt åtagande enligt detta avtal att ansöka om infrastrukturkapacitet är Kunden skyldig att betala vite till Trafikverket med belopp motsvarande fyra gånger den årliga totala ramavtalsavgiften enligt ovan för varje kapacitet som Kunden inte ansökt om.

Vite ska betalas mot faktura från Trafikverket.

Skyldighet för Kunden att betala vite gäller även vid frånträdande av avtalet enligt vad som anges nedan.

6.2 Vitesskyldighet för Trafikverket

Om Trafikverket bryter mot sitt åtagande enligt detta avtal att tilldela infrastrukturkapacitet är Trafikverket skyldigt att betala vite till Kunden med belopp motsvarande tio gånger den årliga totala ramavtalsavgiften enligt ovan för varje kapacitet som Trafikverket inte tilldelat.

Trafikverket ska utan uppmaning från Kunden betala vite inom tre månader efter att Trafikverket brutit mot sitt åtagande att tilldela kapacitet.

7 Samrådsorgan

Parterna ska upprätta ett samrådsorgan med ansvar för att dels följa tillämpningen av detta avtal, dels lösa eventuella problem som uppkommer med anledning av avtalet.

Samrådsorganet ska bestå av lika antal företrädare för parterna till det antal som parterna överenskommer.

Båda parter kan kalla till möten för samrådsorganet.

Samrådsorganets sammansättning samt parternas respektive kontaktpersoner framgår av *bilaga 2, Samrådsorgan och kontaktpersoner*.

Med undantag från vad som enligt nedan gäller för avtalet i övrigt kan parterna ensidigt förändra innehållet i bilaga 2 i fråga om uppgifter om parts egna företrädare. Sådana förändringar ska snarast meddelas den andra parten, och snarast därefter ska Trafikverket uppdatera bilaga 2 samt översända en uppdaterad lydelse till Kunden.

8 Frånträdande av avtalet

Kunden har rätt att frånträda avtalet genom skriftligt meddelande till Trafikverket, men blir då skyldig att utge vite till Trafikverket.

Om Kunden förklarar att Kunden frånträder avtalet genom meddelande som kommer Trafikverket tillhanda tidigare än utgången av februari månad är Kunden, för varje tågplanepериод som Kunden inte kommer att fullgöra sitt åtagande enligt detta avtal, skyldig att betala vite till Trafikverket med belopp motsvarande två gånger den totala årliga ramavtalsavgiften enligt ovan för varje kapacitet som är förtecknad i bilaga 1.

Om Kunden förklarar att Kunden frånträder avtalet genom meddelande som kommer Trafikverket tillhanda senare än utgången av februari månad är Kunden, för påföljande tågplanepериод, skyldig att betala vite till Trafikverket med ett belopp motsvarande fyra gånger den totala årliga ramavtalsavgiften enligt ovan för varje kapacitet som är förtecknad i bilaga 1, samt skyldig att betala vite till Trafikverket enligt föregående stycke för övriga tågplanepериодer som omfattas av avtalet.

Kunden ska betala vite för frånträdande av avtalet mot faktura från Trafikverket.

9 Överlåtelse av rättigheter och skyldigheter

Rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal får inte av någondera parten överlåtas på annan utan den andre partens medgivande.

10 Anlitande av annan

Kunden får, om Trafikverket så godkänner, anlita annan för att ansöka om kapacitet och/eller teckna trafikeringsavtal med Trafikverket, varvid Kundens skyldigheter gentemot Trafikverket enligt detta avtal i sådant fall alltjämt gäller för Kunden. Kunden ska i sådant fall i god tid begära Trafikverkets godkännande av sådant anlitande av annan.

Kunden är skyldig att se till att den som agerar på uppdrag av Kunden tydligt anger för Trafikverket när så är fallet.

11 Ogiltighet

Om domstol, Transportstyrelsen eller annan myndighet beslutar att detta avtal står i strid med gällande lagstiftning upphör avtalet att gälla omedelbart, utan att beslutet vunnit laga kraft. Vad som dittills betalats enligt detta avtal skall återbäras endast om så särskilt förordnas om genom myndighetsbeslutet.

12 Ändringar och tillägg i avtalet

Ändring i eller tillägg till detta avtal ska för att vara gällande göras skriftligen och vara undertecknad av båda parter, med undantag för vad som gäller särskilt för bilaga 2 enligt ovan.

13 Tvist

Om parterna inte enas om annat gäller Transportstyrelsen jämte svensk allmän domstol som exklusiva fora i händelse av att tvist inte kan lösas genom samråd.

14 Konkurs, förlorat tillstånd eller förlorad licens

Om kunden försätts i konkurs alternativt mister sitt tillstånd eller sin licens enligt 3 kap. järnvägslagen har Trafikverket rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan, varvid Kunden är ersättningsskyldig gentemot Trafikverket på samma sätt som om Kunden frånträtt avtalet.

15 Dröjsmål med betalning

Trafikverket har rätt att säga upp detta avtal om

1. Kunden är mer än 30 dagar sen med att betala faktura från Trafikverket avseende avgift eller vite, eller om
2. Kunden vid tre eller fler tillfällen är sen med att betala faktura från Trafikverket avseende avgift eller vite.

Vid Trafikverkets uppsägning av avtalet enligt denna bestämmelse är Kunden ersättningsskyldig gentemot Trafikverket på samma sätt som om Kunden frånträtt avtalet.

16 Befrielsegrunder

För detta avtal gäller samma befrielsegrunder som för vid var tid gällande trafikeringsavtal parterna emellan.

17 Övrigt

Bindande avtal föreligger inte förrän båda parter har undertecknat det.
Avtalet är upprättat i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

För Trafikverket

[Ort och datum]

[Trafikverkets företrädare]

För Kunden

[Ort och datum]

[Kundens företrädare]

Bilagor till mall för ramavtalet

Följande bilagor ingår i ramavtalet.

1. Förteckning av infrastrukturkapacitet som omfattas av ramavtalet
2. Samrådsorgan och kontaktpersoner

Dessa bilagor medföljer inte denna remissversion av rapporten.

Bilaga 2: Exempel

Exempel 1 – Den internationelle transportköparen

Ett industriföretag har flera produktionsanläggningar i Europa, varav en anläggning i Sverige (Svealand). Företagets kunder finns till stor del utomlands och företagets produkter behöver därför transporteras långa sträckor. Produkterna är visserligen relativt skrymmande, men kan transporteras med såväl järnväg, lastbil eller båt. Företaget har dock valt att använda järnväg då det innebär en effektiv logistiklösning för företaget, som har ett eget anslutningsspår från produktionsanläggning till det järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket. Järnvägslösningen bedöms vara kostnadseffektiv i förhållande till de andra transport- och logistiklösningarna.

Företagets produktion fyller i snitt 15 godsvagnar per dag. När konjunkturen är god så har företaget ett transportbehov på cirka 20 godsvagnar per dag. Vid sämre tider transporterar företaget omkring 10 godsvagnar per dag. Företaget har lagringskapacitet motsvarande 40 godsvagnar vid sin produktionsanläggning inom inhägnat område.

Transporterna till företagets kunder sker med järnväg och båt, där produkterna lastas om i en hamn. Ibland samordnas dessa transporter även med andra transportflöden. Företaget är idag helt beroende av sin entreprenör som har såväl fordon som trafikeringsavtal med Trafikverket.

Företaget står inför ett viktigt beslut. Man behöver effektivisera verksamheten, samtidigt som man behöver investera i nya maskiner för att fortsatt kunna erbjuda attraktiva produkter. Ska verksamheten läggas ned i Svealand och flyttas utomlands, eller ska man investera i den produktionsanläggning som finns i Sverige? En av de största osäkerheterna rör tillgången till kapacitet i järnvägsnätet, där företagets entreprenör på järnvägsområdet endast tecknar ettåriga trafikeringsavtal. Ska man våga satsa, trots den osäkerhet som råder kring företagets framtida transport- och logistiksystem? Om företaget inte får tillräckligt stabila förutsättningar, så är sannolikheten stor för att man väljer att flytta produktionsanläggningen närmare kunderna och investeringen i ny utrustning kommer då att ske i produktionsanläggningar utomlands.

Företaget kan på olika sätt påverka sin situation, t.ex. genom en generellt sett närmare relation och samarbete med Trafikverket eller enbart tecknande av ramavtal. Ramavtalet innebär inte att företaget har en absolut garanti att få den avtalade kapaciteten. Företaget upplever dock att den analys och bedömning som Trafikverket gör innan ramavtal tecknas (där Trafikverket inte kommer att teckna ramavtal om man bedömer det sannolikt att det kommer att finnas intressekonflikter på den berörda sträckan och att andra trafikupplägg sannolikt kommer att ges en högre prioritet utifrån framtida prioriteringskriterier) ändå borgar för att ge företaget en stabil och trygg situation. Företaget bedömer därför sammantaget att ramavtal ger en sådan nytta och stabilitet att man vågar satsa på sin svenska produktionsanläggning.

Några möjligheter för företaget:

- Företaget kan ta större ansvar för sina transporter, t.ex. genom att bli en auktoriserad sökande och vara den som tecknar ramavtal eller trafikeringsavtal med Trafikverket.
- Om Trafikverket accepterar skulle företaget kunna teckna ett 5 årigt ramavtal om kapacitet, som sedan får användas av entreprenören efter Trafikverkets medgivande.
- Företaget skulle kunna teckna ett ramavtal för sitt basbehov som uppskattas till cirka 10 godsvagnar per dag oberoende av konjunktur, medans resterande behov enbart hanteras i den årliga kapacitetstilldelningsprocessen eller ad-hoc. Det

skulle innebära att företaget inte binder upp sig mer än vad man är säker på att man har behov av.

Företagets ställningstagande	<p>Företaget väljer att ansöka om tillstånd i form av auktorisation att organisera trafik.</p> <p>Företaget ansöker om att få teckna ramavtal för två kapaciteter varannan dag (en i vardera riktningen) för att inte binda upp sig till för stor volym. Man är osäker på när omlastning och sjötransport kan ske, varför man väljer att utnyttja det breda intervall som är möjligt.</p>
Ansökan om ramavtal	<p>Företaget ansöker om att få teckna ramavtal för kapacitet som medger en transport varannan vardag (ca 200 dagar) i relationen A till B (i vardera riktningen). Kapaciteten ska inrymmas inom intervallet kl. 12.00 ± 12 timmar (vilket innebär 24 timmars intervall för varje vardag).</p>
Trafikverkets analys	<p>Trafikverket bedömer att den ansökta kapaciteten (trafikupplägget) sannolikt kommer att bli tilldelad i de framtida kapacitetstilldelningsprocesserna i och med att man bedömer att utbudet kan ta emot den framtida efterfrågan på sträckan. Trafikverket tecknar ramavtal med företaget.</p>
Inför den årliga tågplaneprocessen	<p>Företaget preciserar sitt behov senast i samband med ansökan om kapacitet (då man har fått en tydligare bild av förutsättningarna t.ex. i hamnen). Företaget har behov av att transporten senast är framme kl. 14.00 varje vardag, men skulle föredra att transporten ges ett tågläge som anländer kl. 13, eftersom det skulle innebära ett totalt sett mer effektivt logistikupplägg för företaget. Företaget ansöker således om ett tågläge som är framme senast kl 13, men meddelar samtidigt preciseringen i övrigt.</p> <p>Vid samma tidpunkt ansöker man om den kapacitet som man i övrigt är i behov av.</p>
Trafikverkets kapacitetstilldelning	<p>Företagets precisering innebär att Trafikverket behöver tilldela kapacitet inom intervallet kl. 14.00 – 6 timmar, dvs. tågtransporten måste vara framme någon gång mellan kl. 08.00 – 14.00. Så länge Trafikverket håller sig inom detta intervall så har man fullgjort sitt åtagande. Om det är möjligt att tilldela tågläge som är framme vid slutstation kl. 13 så gör Trafikverket det.</p> <p>Därtill behöver Trafikverket svara upp på bästa möjliga sätt avseende de övriga ansökningarna om tågläge som lämnas in av företaget.</p>

Exempel 2 – Det kommersiella järnvägsföretaget

Järnvägsföretaget bedriver kommersiell kollektivtrafik på järnväg. Företaget har hittills verkat i de södra delarna av Sverige, men funderar nu på att utvidga sitt affärskoncept. Företaget har planer på att bygga upp ny verksamhet i andra delar av landet, vilket innebär att man behöver göra investeringar i exempelvis både verksamhet och organisation. Det handlar bl.a. om att rekrytera och utbilda personal, investera i nya fordon, depåer och affärssystem. En del av investeringarna genomförs i egen regi, medan andra är tänkta att genomföras hos samarbetspartners eller underleverantörer.

Företagets ägare och långivare ställer höga krav på avkastning och den kortsiktighet som finns vad gäller tillgång till kapacitet i järnvägsinfrastrukturen upplevs som en betydande affärsrisk. Ska man våga ta detta steg? Företaget anser att ramavtal kan ge tillräcklig stabilitet, åtminstone för en fem års period. Man funderar dock på om man ska försöka få ramavtal för hela det trafikupplägg man ser på sikt, eller om man ska ta det i steg. Trafikverkets löpande och årliga process för ramavtal resulterar i att företaget bedömer att det är lämpligt att successivt utvidga såväl affärskonceptet som ramavtalens omfattning.

Företaget vill försöka få ramavtal som är anpassade till den planerade utvecklingen av verksamheten och kommande investeringar, där bl.a. nya fordon kommer att introduceras successivt.

Möjligheter för företaget:

- Om Trafikverket accepterar skulle företaget kunna teckna ett 5 årigt ramavtal om kapacitet för respektive trafikupplägg som man avser att investera i. Detta innebär att trafikkonceptet utvidgas för varje år, med både utökad trafik och trafik i nya relationer.
- Företaget kan välja att endast teckna ramavtal för en del av sitt bedömda behov, för att inte riskera att binda upp sig för mycket – vilket skulle kunna riskera att man får betala viten till Trafikverket.

Företagets ställningstagande	Företaget ansöker år 1 om att få teckna ett femårigt ramavtal för tre dubbelturer i relationen C till D. Året efter ansöker man om att få teckna femårigt ramavtal för tre dubbelturer i relationen C till E samt en ytterligare dubbeltur i relationen C till D. Det innebär en rimlig utvecklingstakt enligt företaget och som stämmer väl överens med planerad anskaffning av nya fordon.
Ansökan om ramavtal	Företaget ansöker vid det första tillfället om att få teckna ramavtal för tre transporter i vardera riktningen alla årets dagar (360 dagar) i relationen A till B. Företaget skulle vilja att tåget går från A kl. 08.00, 12.00 och 16.00 och att tåget går från B kl. 10.00, 14.00 och 18.00. Företaget anger ett exakt klockslag och väljer därmed bort ett intervall att själv hålla sig inom.
Trafikverkets analys	Trafikverket bedömer att den ansökta kapaciteten (trafikupplägget) sannolikt kommer att bli tilldelad i de framtida kapacitetstilldelningsprocesserna i och med att trafikupplägget bedöms ges hög prioritet i framtiden. Intervallet bestäms till 20 minuter per kapacitet.

<p>Inför den årliga tågplaneprocessen</p>	<p>Företaget ansöker om tågläge med start i A kl. 08.00, 12.00 och 16.00 samt med start i B kl. 10.00, 14.00 och 18.00. Varje tågläge har en gångtid på ca 60 minuter. Företaget uppger tydligt att denna ansökan följer av ett ramavtal.</p>
<p>Trafikverkets kapacitetstilldelning</p>	<p>Trafikverket behöver tilldela kapacitet inom intervallet. Det innebär exempelvis för det första tågläget att tåget ska avgå inom intervallet kl. 08.00 ± 10 minuter. Så länge Trafikverket håller sig inom detta intervall så har man fullgjort sitt åtagande.</p>



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se