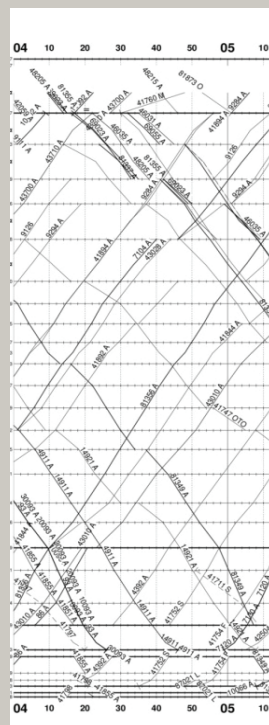
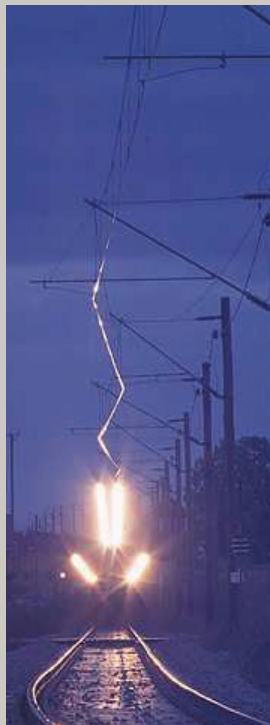


## RAPPORT

# Ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tidsperiod

Remisshandling 2011-06-22

Ärendenummer: TRV 2011/41769



Dokumenttitel: Ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tidsperiod  
Skapat av: Anders Svensson  
Dokumentdatum: 2011-06-22  
Dokumenttyp: Rapport  
Ärendenummer: TRV 2011/41769  
Version: 1.0

Publiceringsdatum: 2011-06-22  
Utgivare: Trafikverket  
Projektgrupp: Anders Svensson (Strategisk utveckling), Anna Löwenhamn Lundberg (Juridik) och Hans Stenbacka (Trafik)  
Distributör: Trafikverket, Röda vägen 1, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921

# Innehåll

Sammanfattning .....	6
1 Inledning .....	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Avgränsning .....	7
1.3 Arbetsmetod .....	7
2 Förutsättningar .....	8
2.1 Ändrade tillträdesvillkor (marknadsöppning) .....	8
2.2 Lagstiftning för ramavtal.....	8
2.2.1 Reglering i EU-direktiv .....	8
2.2.2 Reglering i svensk lagstiftning.....	9
2.2.3 Resonemang i förarbeten.....	11
2.2.4 Reglering i tysk lagstiftning .....	12
2.3 Avtal av ramavtalsliknande karaktär .....	13
2.3.1 Avtal för Arlandabanan.....	13
2.3.2 Avtal rörande Citybanan i Stockholm .....	13
2.3.3 Samarbetsavtal med SL .....	13
2.4 Kapacitetssituationen i järnvägsnätet .....	14
2.5 Utveckling av banavgifterna.....	15
3 Marknadsmässiga aspekter .....	17
3.1 Förändringar på marknaden.....	17
3.2 Ägandestruktur för järnvägsfordon .....	17
3.3 Investeringar i järnvägsfordon.....	17
3.4 Ekonomisk risk vid fordonsinvesteringar .....	18
3.5 Medfinansiering av infrastrukturinvesteringar.....	19
3.6 Nyttan för olika aktörer .....	19
4 Samhällsekonomisk effektivitet .....	20
5 Nuvarande process.....	21
5.1 Internationell utblick.....	21
5.2 Process i Sverige .....	21
5.3 Process i Tyskland .....	21

5.3.1	Historik.....	21
5.3.2	Översiktlig beskrivning av modellen .....	22
5.3.3	Resursbehov för hantering av ramavtal .....	22
6	Övergripande analys .....	24
6.1	Utveckling av marknad och kapacitetssituation.....	24
6.2	Ramavtalets betydelse .....	24
6.3	Ramavtal – stödjer eller motverkar det en marknadsöppning.....	24
6.4	Vad kan vi lära av Tyskland och DB Netz .....	25
6.5	Kapacitet för underhåll.....	25
6.6	Juridisk bedömning.....	25
6.6.1	Hantering av konflikter vid tilldelning av infrastrukturkapacitet	25
6.6.2	Ramavtal.....	26
6.6.3	Hantering av ramavtal vid tilldelning av infrastruktur .....	26
6.7	Befintliga avtal .....	28
6.8	Samlad bedömning.....	28
7	Förslag till ramavtalsprocess och modell.....	30
7.1	Fördjupad marknads- och kapacitetsanalys.....	30
7.2	Förutsättningar för ramavtal .....	30
7.2.1	Avtalslängd.....	31
7.2.2	Marknadssegment och trafik som bör prioriteras .....	32
7.2.3	Delar av järnvägsnätet som bör omfattas .....	32
7.2.4	Tillgänglig kapacitet för ramavtal.....	33
7.2.5	Kapacitet för en längre linje och dess delsträckor .....	33
7.2.6	Olika prioritering under dygnets timmar.....	34
7.3	Prissättning av kapacitet och hantering av intressekonflikter.....	35
7.3.1	Grundpris för kapacitet i ramavtal .....	35
7.3.2	Hantering av intressekonflikt med budgivning .....	35
7.3.3	Samlad bild av prissättningen .....	35
7.4	Övriga avtalsvillkor.....	36
7.4.1	Avtalspart och koppling till trafikeringsavtal .....	36
7.4.2	Avtalet är bindande.....	36
7.4.3	Beskrivning av avtalad kapacitet .....	37
7.5	Publicering.....	37
7.6	Preliminär tidplan .....	38
7.7	Förenklad konsekvensanalys .....	38
7.7.1	Trafikverket.....	38
7.7.2	Järnvägsföretag och trafikorganisatörer .....	39

## Bilagor

- 1 Jämförelse mellan EG-direktiv och tysk lagstiftning avseende ramavtal (DB Netz)
- 2 Samhällsekonomiska effekter till följd av ramavtal för tågtrafik, rapport, Vectura AB
- 3 Internationell översikt för tillämpning av avtal
- 4 Framework agreements – Basics and current situation in Germany, DB Netz AG  
(oh-bilder från möte med DB Netz och Trafikverket 2011-03-04)

## Sammanfattning

På de flesta marknader förekommer långsiktiga avtalsrelationer, till gagn för både leverantör och kund. Den ettåriga tågplanen ger en planeringshorisont som rimmar illa med stora åtaganden och investeringar som krävs för att en ny operatör ska kunna etablera sig på järnvägsmarknaden. Det kan antas att detta förhållande leder till att järnvägssektorn går miste om potentiella operatörer och investeringar. Med stabila förutsättningar kan tryggheten öka för olika aktörer. Användande av ramavtal för infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre period kan leda till ett samhälls-ekonomisk effektivt utnyttjande av järnvägsnätet. Samtidigt som ramavtal kan möjliggöra att nya aktörer vågar investera och träda in på den svenska järnvägsmarknaden, kan det också motverka marknadsöppningen av persontrafik på järnväg om det till största del blir befintliga aktörer som lägger beslag på ramavtalen. Med ramavtal om kapacitet kommer det att bli än viktigare med framförhållning i verkets anslags-tilldelning för framför allt drift och underhåll.

Under de förhållanden att det finns tillräckligt med kapacitet för att tillgodose alla ansökningar, såväl ansökningar inom ramen för ett ramavtal som andra årliga ansökningar, möter inte tillämpningen av ramavtal några särskilda hinder. Ramavtal efterfrågas dock framför allt för kapacitet där tillgången är begränsad och där det råder kapacitetsbegränsningar är det svårt att tillämpa ramavtal.

De juridiska förutsättningarna för hanteringen av ramavtal är svårbedömbara. Det kan inte uteslutas att det finns en inbyggd motstridighet i bestämmelserna, nämligen dels i kravet på att ramavtal ska kunna tecknas med innehåll som medför att den sökandens kommersiella behov tillgodoses, dels i kravet på att prioriteringskriterier i den årliga tågplaneprocessen ska leda till ett samhälls-ekonomisk effektivt utnyttjande. Å andra sidan, med beaktande av framförallt Tysklands implementering och syn på direktivet, kan en ändamålsenlig tolkning av reglerna ge vid handen att det är möjligt att hantera ramavtalen på ett - som vi har uppfattat ändamålet med ramavtalen - avsett sätt. Tolkningen ställs på sin spets för överbelastade delar av infrastrukturen. För att kunna hantera ramavtalen i den årliga tilldelningen, och dessutom överblicka Trafikverkets affärsrisk, är det viktigt att de tidsfönster som avtalas i ramavtalen harmonierar med efterfrågan på en viss del av infrastrukturen. Ju större kapacitetsbrist det råder på en sträcka, desto större tidsfönster behövs i ramavtalen. Av samma skäl är det av synnerlig vikt att Trafikverket är noggrann vid valet av järnvägsföretag och trafikorganisatörer som ramavtal tecknas med.

Trafikverkets samlade bedömning är att ramavtal bör kunna erbjudas för infrastrukturkapacitet på järnväg. Det ger aktörer en större stabilitet, som kan underlätta beslut om investeringar i modernt fordonsmateriel eller medfinansiering av investeringar i statens järnvägsnät. Detta ligger i linje med de transportpolitiska målen och kan bidra till uppfyllelse av dessa. Det är dock viktigt att ramavtal tillämpas på ett sådant sätt att järnvägsnätet utnyttjas samhälls-ekonomisk effektivt. Det finns därför behov av kriterier för när ramavtal kan bli aktuellt och för vilken trafik, som säkerställer att ingen diskrimineras. Tecknande av ramavtal är ingen generell rättighet, det är Trafikverket som avgör vem som verket tecknar ramavtal med. Trafikverket föreslår att ramavtal ska bli möjliga att teckna första gången för perioden 2015 – 19 (fem år). För ramavtal som baseras på investering i moderna fordon eller medfinansiering av investeringar i statens järnvägsnät kan perioden uppgå till tio år. Den som får teckna ett ramavtal bör betala ett pris för detta. Om ramavtalet inte följs bör den som bryter mot avtalet betala vite. Det är dock rimligt att acceptera en viss avvikelse från ramavtalet (5 procent), utan att vite ska behöva betalas.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Järnvägsmarknaden är under förändring. Marknaden för både person- och godstrafik på järnväg är nu öppen för olika järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Detta innebär nya förutsättningar för både de som upphandlar trafik och de som utför järnvägstrafik.

Flera aktörer, både järnvägsföretag och trafikorganisatörer, har visat intresse för stabilare förutsättningar för framtida trafikering i samband med ställningstaganden kring investeringsplaner och/eller för att kunna utveckla nya trafikupplägg. Det finns önskemål om att i en större utsträckning få mer stabila och trygga förutsättningar avseende tillgång till infrastruktur och kapacitet för viss tågtrafik.

Det finns därför ett ökat intresse från olika parter att använda möjligheten till att utnyttja ramavtal avseende infrastrukturkapacitet under en längre period än ett år, vilket är tidsperspektivet för det tågplanebeslut som Trafikverket beslutar om varje höst.

Trafikverket (Banverket) har hittills bedömt att det är svårt att tillämpa denna möjlighet, eftersom det bedömts inverka negativt på andra aktörers möjligheter att få kapacitet enligt EG-rätten vilket inte är tillåtet.

Utifrån nya marknadsförutsättningar och verkets ambition att bidra till bra förutsättningar, för både befintliga och nya aktörer, att gå in på den svenska marknaden eller att erbjuda nya trafikupplägg, anser Trafikverket att det finns behov av att ånyo analysera vilka möjligheter som finns att tillämpa ramavtal enligt järnvägslagen (6 kap. 21 §) och direktiv 2001/14/EG (artikel 17).

Ramavtal om infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tid än en tågplaneperiod tillämpas i andra länder i Europa. Tyskland bedöms ha den mest utvecklade ramavtals-hanteringen. Det kan därför vara intressant att se om det finns något att lära av Tyskland.

## 1.2 Avgränsning

Arbetet har varit avgränsat till analys om ramavtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag/trafikorganisatörer för infrastrukturkapacitet för en längre tid än en tågplaneperiod. Inom ramen för detta har kopplingen till den årliga tågplaneprocessen berörts, även om det inte ingått att analysera denna process i detalj. Det har i analysen ej ingått att analysera avtal i relationen mellan två infrastrukturförvaltare eller mellan infrastrukturförvaltare och andra aktörer än ovan nämnda.

## 1.3 Arbetsmetod

Analysarbetet har bedrivits i en mindre projektgrupp. Inom ramen för arbetet har en dialog förts med DB Netz kring deras lösning och erfarenheter samt en intern workshop genomförts där för- och nackdelar med ramavtal diskuterats. Vectura AB har på Trafikverkets uppdrag genomfört en delutredning. Viss avstämning har även gjorts med Transportstyrelsen.

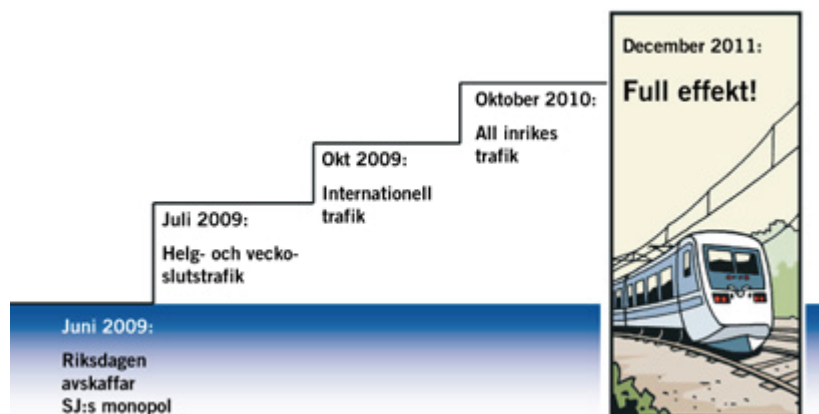
## 2 Förutsättningar

### 2.1 Ändrade tillträdesvillkor (marknadsöppning)

EU har genom EG-direktiv 2007/58 beslutat att internationell passagerartrafik på järnväg ska öppnas upp för konkurrens. Godstrafik på järnväg är sedan tidigare öppnat, såväl avseende nationell som internationell godstrafik.

I Sverige beslutade riksdagen under sommaren 2009 att marknaden för persontrafik på järnväg skulle öppnas upp för konkurrens. Riksdagens beslut har genomförts i flera steg, där det sista steget innebar att marknaden för persontrafik öppnades upp nationellt den 1 oktober 2010.

Riksdagen beslutade sommaren 2010 om en ny kollektivtrafiklag. Den nya lagen innebär bl.a. en annan ansvarsstruktur för regionala kollektivtrafikresor med införande av regionala kollektivtrafikmyndigheter, med krav på att trafikförsörjningsprogram ska tas fram, att avtal om allmän trafik ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt och att ensamrätt inte får medges som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.



Figur 1. Successiv marknadsöppning för persontrafik på järnväg

### 2.2 Lagstiftning för ramavtal

#### 2.2.1 Reglering i EU-direktiv

Järnvägslagen utgör en del av genomförandet av det första järnvägspaketet som bl a bygger på direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. Enligt huvudregeln som uttrycks i direktiv 2001/14/EU artikel 13 ska infrastrukturkapacitet tilldelas för en tågplanepериод i taget. Av artikel 14 följer vidare att infrastrukturförvaltaren vid tilldelningen av kapacitet ska säkerställa att det sker på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt.

Ramavtal behandlas i artikel 17 i direktivet, som består av sex punkter. Artikel 17 punkt 5 har ändrats genom tillägg i direktiv 2007/58/EG, varigenom artikel 5 a har tillkommit. Nedan följer utdrag ur direktivet.



### **Direktiv 2001/14/EU, artikel 17**

1. *Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 81, 82 och 86 i fördraget får ett ramavtal ingås med en sökande. I ett sådant ramavtal anges de särskilda egenskaperna hos den infrastrukturkapacitet som en sökande har behov av och erbjuds under en tidsperiod som är längre än en tågplaneperiod. Ett ramavtal skall inte i detalj ange ett tågläge utan bör vara utformat på ett sådant sätt att den sökandes legitima kommersiella behov tillgodoses. En medlemsstat får begära förhandsgodkännande av ett sådant ramavtal från det regleringsorgan som avses i artikel 30 i detta direktiv.*
2. *Ramavtal får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda den relevanta infrastrukturen.*
3. *Villkoren i ett ramavtal skall kunna ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen.*
4. *Ramavtalet får innehålla bestämmelser om sanktioner om det blir nödvändigt att ändra eller upphäva avtalet.*
5. *Ramavtal ska i princip omfatta en period om fem år och ska kunna förnyas för perioder av samma längd som den ursprungliga giltighetstiden. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än fem år ska vara motiverad av att affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger.*
- 5a. *För trafik som utnyttjar sådan särskild infrastruktur som avses i artikel 24 vilken kräver omfattande och långsiktiga investeringar, vilka motiverats av sökanden, får ramavtal gälla under en period om 15 år. En längre period än 15 år ska endast kunna tillåtas i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan. Sökandens krav kan i detta fall nödvändiggöra en ingående beskrivning av de kapacitetsegenskaper – inklusive turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet – som ska tillhandahållas sökanden under ramavtalets löptid. Infrastrukturförvaltaren får minska den reserverade kapacitet som under minst en månad har utnyttjats mindre än den tröskelkvot som anges i artikel 27.*

*Från och med den 1 januari 2010 får ett initialt ramavtal upprättas för en femårsperiod, som kan förnyas en gång, på grundval av de kapacitetsegenskaper som utnyttjas av sökande som bedriver trafik före den 1 januari 2010, för att särskilda investeringar eller förekomsten av affärskontrakt ska beaktas. Det regleringsorgan som avses i artikel 30 ska vara ansvarigt för att bevilja ikraftträdande av ett sådant avtal.*
6. *Samtidigt som den konfidentiella naturen hos företagsinformationen respekteras skall alla berörda parter få tillgång till det allmänna innehållet i varje ramavtal.*

I pågående översyn av järnvägslagstiftningen på EU-nivå föreslås artikel 17 i stort lyftas in oförändrad i det nya direktivet under artikel 42.

### **2.2.2 Reglering i svensk lagstiftning**

Den svenska järnvägslagen trädde i kraft den 1 juli 2004 och innebar ett genomförande av fyra EG-direktiv, däribland direktiv 2001/14/EG, om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av infrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

Enligt 6 kap 1 § järnvägslagen är en infrastrukturförvaltare skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Enligt 3 § samma kapitel ska infrastrukturförvaltare bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter. Om ansökningarna inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

### **Järnvägslagen, 6 kap 3 §**

*En infrastrukturförvaltare skall bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.*

*Järnvägsinfrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik endast om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.*

### **Järnvägslagen, 7 kap 3 §**

*Infrastrukturförvaltaren får för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur.*

*Har infrastrukturförvaltaren inte gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 kap. 6 § får den extra avgiften dock inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Sådant godkännande skall lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen, inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.*

Det finns alltså två olika förfaranden för att lösa konflikter mellan ansökningar som inte har kunnat undvikas genom samordnings- eller tvistlösningsförfarandet. För överbelastad infrastruktur finns möjligheten att tillämpa avgiftsbestämmelsen i 7 kap 3 § som hittills inte har kommit till användning. Det innebär att den som betalar en avgift enligt 7 kap 3 § ska ges företräde vid tilldelning av överbelastad infrastruktur. Detta förfarande förutsätter att Trafikverket vidtar vissa åtgärder i form av kapacitetsutredning och kapacitetsförstärkningsplan. Avgift enligt 7 kap 3 § kan lösa en konflikt mellan ansökningar under förutsättning att bara en av parterna som är inblandade i konflikten har betalt den extra avgiften. Men det kan också vara så att samtliga berörda parter har betalat vilket innebär att konflikten ändå måste lösas med hjälp av prioriteringskriterier.

I järnvägsförordningen 5 kap 3 § anges att en infrastrukturförvaltare ska upprätta en tågplan en gång per år.

Det svenska genomförandet av bestämmelserna om ramavtal återfinns i järnvägslagen 6 kap 21 §. Endast punkten 2 i artikel 17, som säger att annan sökande inte får hindras på grund av ramavtalet, har införts direkt i den svenska järnvägslagen. I prop. 2003/04:123 s 126 motiveras detta med att övriga delar av artikel 17 får betraktas som rekommendationer om hur avtalen bör utformas.

### **Järnvägslagen, 6 kap 21 §**

*Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation enligt 3 kap 5 § och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastruktur för längre tid än en tågplanperiod (ramavtal) kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.*

Enligt vår uppfattning har således den svenska lagstiftaren velat ge infrastrukturförvaltarna en god möjlighet att utforma avtalen på ett sätt som harmonierar med den operativa processen. Genom sättet att implementera direktivet ger man ännu bättre möjlighet till den tolkningsmetod som ska tillämpas inom EU nämligen att tolka all nationell rätt mot bakgrund av EU-rätten, öka möjligheterna till en fördragskonform tolkning, dvs. utifrån EU-direktivets syfte, och på ett bra sätt åstadkomma en fri och ändamålsenlig tolkning som ska nyttjas inom EU-rätten. Givetvis innebär en ramlagstiftning som det får sägas innebära att det inte sällan uppstår problem vid tolkningen om det saknas rättsfall eller annat stöd för hur bestämmelserna ska hanteras i praktiken.

### **2.2.3 Resonemang i förarbeten**

I SOU 2002:48 (delbetänkande från Järnvägsutredningen "Rätt på spåret") sid 170 f resonerade utredningen om innebörden av ramavtal mot bakgrund av artikel 17 i direktivet. För att möjliggöra en långsiktig planering som lägger grunden för investeringar ska ramavtal kunna träffas. Emellertid framhåller man att ramavtal kan under sin löptid bli mindre välanpassat och innebära en begränsning för ett rimligt och effektivt utnyttjande av infrastrukturen. För att uppnå en långsiktig samhällsekonomiskt effektiv användning av infrastrukturen är det viktigt att ramavtal kan ändras och justeras utan att de därigenom förfaller. Om ett avtal ändras eller upphävs kan det innebära kostnader för någon part. Det är rimligt att dessa blir ersatta. Sådan ersättning bör utgå enligt allmänna principer om inom-kontraktuellt skadestånd, dvs. allmänna principer om skadestånd inom ramen för ett avtal. Utredningen avslutar med att utvärdera huruvida det i lagen ska införas en bestämmelse som innebär att om avtalet ändras skall ersättning utgå, eller om lagen enbart skall klargöra att ramavtal får innehålla en sådan bestämmelse. Den senare varianten anknyter närmast till direktivets ordalydelse. Emellertid finner man det svårt att förena med allmänna grundsatser om egendoms- skydd att lagen föreskriver att avtalet skall kunna ändras eller begränsas utan att den också innehåller en bestämmelse om ersättningskyldighet. Man stannar därför vid att det i de framtida ramavtalen bör finnas bestämmelser om att ersättning ska utgå om avtalet begränsas eller upphävs.

Ramavtal behandlas i prop. 2003/04:123 under avsnitt 14.3. Där beskrivs att syftet med ramavtal är att ge parterna möjlighet till en långsiktig planering av sin verksamhet. Man menar att sådana ramavtal kan vara grunden för investeringar i olika avseenden. Emellertid skulle ramavtal kunna verka hindrande för utvecklingen av konkurrensen inom sektorn varför ramavtal inte ska kunna upprätthållas i förhållande till annan sökande. Detta innebär att infrastrukturförvaltaren inför upprättande av ramavtal måste bedöma om det, mot bakgrund av den förväntade utvecklingen av trafiken på järnvägsnätet, är möjligt för denna att under avtalets giltighetstid leverera den kapacitet avtalet omfattar utan att detta kommer i konflikt med andra sökandes berättigade kapacitetsönskemål, prop. sid 122.

Även om inte innehållet i artikel 17 punkt 3 i direktivet, som innebär att villkoren i ett ramavtal skall kunna ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen, har införts direkt i den svenska lagen, följer detta ändå av 6 kap 3 § jämte 6 kap 21 §. Enligt denna bestämmelse skall konflikter mellan ansökningar

lösas antingen genom avgifter för överbelastad infrastruktur, eller genom tillämpning av prioriteringskriterier som leder till det mest samhällsekonomiska utnyttjandet av infrastrukturen. Det kan därför innebära att den svenska lagen förutsätter att innehållet i ramavtal kan komma att behöva ändras pga av utfallet vid en tillämpning av 6 kap 3 § vid olösliga konflikter mellan ansökningar.

I direktivets artikel 17 punkt 4 anges att ramavtalet får innehålla bestämmelser om sanktioner. Detta har inte kommit till uttryck i den svenska lagstiftningen men påpekas i specialmotiveringen till 6:21, på sid 192 i prop. 2003/04:123. Där det anges att ett ramavtal kan innehålla bestämmelser om sanktioner för det fall att avtalet upphävs eller villkoren inskränks eller ändras under avtalstiden. En part kan också kompenseras genom t ex skadestånd om avtalet inte kan hållas.

#### **2.2.4 Reglering i tysk lagstiftning**

I Tyskland har direktiv 2001/14/EG genomförts dels genom lagen Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) och förordningen Eisenbahninfrastruktur-Benutzerverordnung (EIBV). Vissa jämförelser mellan direktiv 2001/14/EG och tysk lagstiftning avseende ramavtal framgår av bilaga 1.

I 9 § Eisenbahninfrastruktur-Benutzerverordnung (EIBV) framgår hur olika slags trafik ska prioriteras. Där anges att tilldelning ska ske enligt följande ordning: 1.tågtrafik enligt styv tidtabell, 2.internationell tågtrafik, 3. godståg och 4.övriga tåg.

Enligt den tyska järnvägslagen ska överenskommelser om nyttjandet av tåglinjer under en längre tidsperiod än en tågplaneperiod ingås i överensstämmelse med den förordning som är nämnd i § 14 avsnitt 1 sats 1, dvs Eisenbahninfrastruktur-Benutzerverordnung (EIBV). Alla ramavtal med en giltighetstid på mer än 5 år kräver ett godkännande av den tyska regulatorn avseende giltighetstiden.

Av 13 § punkt 1 Eisenbahninfrastruktur-Benutzerverordnung (EIBV) följer att en järnvägsoperatör och en sökande kan ingå ett ramavtal om nyttjandet av infrastrukturkapacitet i det berörda nätet, vilket har en giltighetstid på mer än en tågplaneperiod. Den spännvidd, tidsfönster, som skall överenskommas i ramavtalet skall väljas på så sätt, att minst tre varianter står till förfogande under driftvillkoren. Av den andra punkten i § 13 framgår att den kapacitet som skall tilldelas på grundval av ramavtal inte får överskrida 75 procent av den aktuella infrastrukturens kapacitet per timme för en given sträcka. Ramavtal får inte heller för övrigt utesluta nyttjandet av den berörda infrastrukturen genom andra ansökningar (se bilaga 1). I den tredje punkten stadgas vidare att det i ramavtalet skall finnas regleringar avseende ändringar eller uppsägning av detta avtal. Man kan för de här fallen även komma överens om sanktioner. I fjärde punkten anges att ramavtal får, för såvitt den här förordningen inte fastlägger något annat, endast ingås fram till slutet av en tågplaneperiod. En ramavtalsperiod har en giltighetstid på 5 år. Den första ramavtalsperioden slutar i samband med tågplaneperioden 2010. I den femte punkten stadgas att ramavtal principiellt skall ha en giltighetstid på 5 år. Enligt punkt 6 är operatören av infrastrukturkapaciteten med iakttagande av sekretessplikten avseende affärshemligheter förpliktigad att avslöja de väsentliga kännetecknen i varje ramavtal för de andra sökande, när dessa begär så.

## **2.3 Avtal av ramavtalsliknande karaktär**

### **2.3.1 Avtal för Arlandabanan**

Arlandabanan Projekt Agreement, APA, är ett avtal mellan det statliga bolaget A-Banan Projekt AB, numera namnändrat till Arlanda Infrastructure AB, och A-Train AB. Avtalet är synnerligen omfattande och inbegriper utveckling, finansiering, konstruktion och uppförande av Arlanda Link, dvs. dubbelspår från Odensala till Ulriksdal, samt drift av anläggningen under 40 år. A-train är ett integrerat företag som både agerar som tågoperatör och infrastrukturförvaltare.

Avtalet innehåller bland annat överenskommelser och tilldelning av kapacitet på de delar av anläggningen som Trafikverket förvaltar och som ansluter till Arlanda Link. Avtalet innebär i denna del att A-train har rätt till sex tåglägen i vardera riktningen under varje 60-minutersperiod från kl. 05.00 till kl. 23.00. Dessa tåglägen ska återkomma med ett intervall som inte är tätare än åtta minuter, och inte glesare än tolv minuter. För övriga timmar på dygnet ska A-train ha rätt till två tåglägen per 60-minutersperiod med ett intervall på 25-35 minuter.

### **2.3.2 Avtal rörande Citybanan i Stockholm**

Regeringen har beslutat att Citybanan i Stockholm ska byggas i syfte att lösa de svåra kapacitetsproblem som den s.k. Getingmidjan i Stockholm ger upphov till. Enligt regeringens beslut ska pendeltågstrafiken ledas genom den nya tunneln. Stockholms Läns Landsting och Stockholms kommun har bidragit till finansieringen av bygget med omkring 4 miljarder kronor.

Genomförandeavtalet mellan Staten genom Banverket och Stockholms läns landsting innehåller inga konkreta uppgifter om kapacitetstilldelning. Emellertid sägs under punkten 1.3 att parternas gemensamma intention är att den kapacitet som tillskapas i pendeltågstunneln genom byggandet av Citybanan skall kunna utnyttjas långsiktigt och i sin helhet av den pendeltågstrafik som SLL svarar för och avser att driva. Parterna har tagit höjd för bestämmelserna i järnvägslagen och har i samma stycke pekat ut att parternas intention kan antingen uppfyllas genom att kapacitet reserveras för viss järnvägstrafik enligt 6 kap 3 §, alternativt att parterna tecknar ramavtal enligt 6 kap 21 §.

### **2.3.3 Samarbetsavtal med SL**

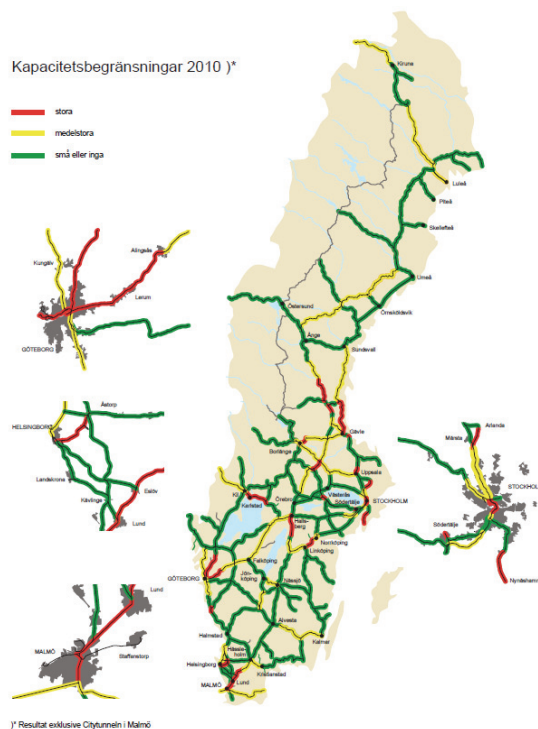
Banverket har träffat ett avtal benämnt Ramavtal, om utnyttjande av Banverkets infrastruktur, med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), den 10 december 2006.

Avtalet är tämligen kortfattat. Under rubriken omfattning och syfte anges att syftet med ramavtalet är att säkerställa det långsiktiga samarbetet mellan SL som organisatör av järnvägstrafik och Banverket som infrastrukturförvaltare för att möjliggöra för parterna att planera sin verksamhet på längre sikt.

Parterna är enligt avtalet överens om att ramavtalet säkerställer fortsatt tillämpning av aktuella punkter i Trafikeringsavtal och utgör en överenskommelse om att snarast inleda ett samarbete som syftar till att teckna ett fullödigt ramavtal.

## 2.4 Kapacitetssituationen i järnvägsnätet

Delar av statens järnvägsnät är hårt ansträngda i och med den trafikutveckling som skett och den efterfrågan på kapacitet som finns. I flera områden är kapacitetsutnyttjandet maximalt utifrån de beräkningar som följer av UIC 406 för beräkning av kapacitetsutnyttjande. I kartbilden nedan framgår en bedömning av kapacitetsutnyttjandet 2010, där de mest kritiska områdena är markerade i rött.



Figur 2. Kapacitetsbegränsningar 2010

Trafikverket har nyligen presenterat en rapport<sup>1</sup> som beskriver dagens situation avseende såväl järnvägsnätets prestanda och kvalitet samt behov av att vidta åtgärder. Trafikverket ser behov av ytterligare resurser för att finansiera olika åtgärder för att förbättra kvaliteten på järnvägsnätet, som i vissa delar är nedslitet. Om dessa åtgärder skulle komma till stånd så skulle de på kort- och mellanlång sikt innebära att kapacitet måste användas i större utsträckning för banarbeten. Om det inte sker bedömer Trafikverket att prestandan i järnvägsnätet (anläggningen) riskerar att försämrats ytterligare, vilket även kan påverka kapacitetstilldelningen, då trafiken kan behöva inskränkas för att därmed kunna förlänga livslängden på vissa anläggningar. Detta påverkar möjligheten att erbjuda kunderna ett "stabilare" utbud av tågkanaler/ tåglägen per timme etc. under en längre period. Det kan leda till missnöje och extra kostnader för kunderna när Trafikverket i ett senare läge tvingas gå in och ta tillbaka kapacitet, jämfört med att i ett tidigt skede tilldela kapacitet för banarbeten eller begränsa kapacitetsutnyttjandet. Det kan ge Trafikverket och järnvägsbranschen "badwill".

Det kan efter en snabb överblick av ansökningarna inför Tågplan 2012 konstateras att det blir några nya aktörer som tillkommer både vad avser gods- och persontrafik, att några av de nuvarande aktörerna utökar sitt geografiska verksamhetsområde samt att flera intressekonflikter kan rendera i kommande överbelastningsförklaringar. En

<sup>1</sup> Trafikverket, Situationen i det svenska järnvägsnätet, TRV 2011/10161A (rapport)

preliminär bedömning ger vid handen att antalet tåglägen totalt sett inte kommer att öka i någon större omfattning vid en jämförelse med Tågplan 2011. Det förklaras sannolikt med svårigheterna för aktörerna med att få tag i lämpliga järnvägsfordon.

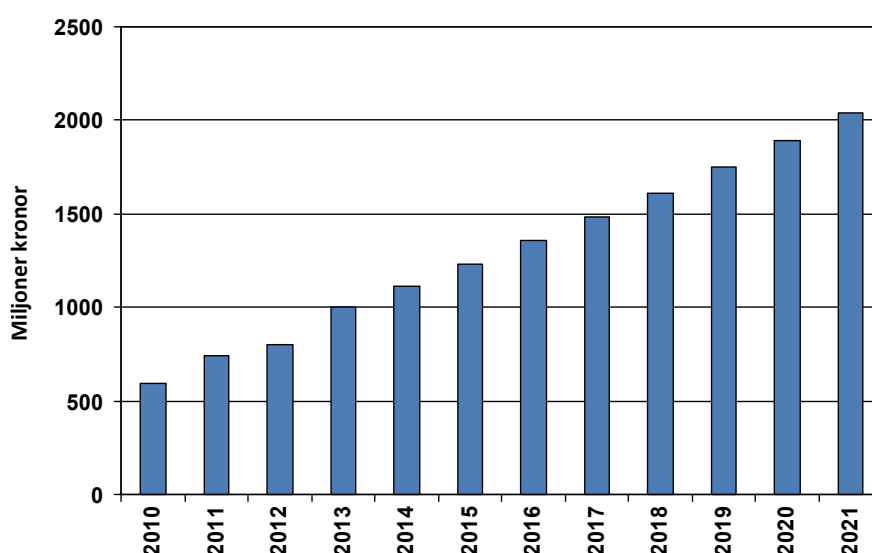
Intresset av att tillämpa ramavtal är beroende av vilket utbud och efterfrågan som finns på infrastrukturkapacitet samt vilket behov en enskild aktör har av att säkerställa sina marknadsmässiga förutsättningar. I stora delar av järnvägsnätet har efterfrågan på kapacitet successivt ökat, medan utbudet i vissa fall utökats stegvis genom investeringar. I vissa delar av nätet är utbudet större än efterfrågan, det kan t.ex. handla om lågtrafikerade linjer. En möjlig utveckling är att efterfrågan ökar samtidigt som utbudet minskar. Det skulle kunna bli aktuellt om exempelvis antalet tåglägen minskas ned för att skapa ett större utrymme mellan tågen för att förbättra kvaliteten.

## 2.5 Utveckling av banavgifterna

Trafikverkets prissättning för utnyttjande av tåglägen och infrastrukturkapacitet är under utveckling. Trafikverket har successivt utvecklat prissättningen för tågplan 2010 till 2012, vilket inneburit såväl inslag av nya avgiftskomponenter som höjda avgiftsnivåer. Trafikverket har hittills endast tillämpat förannonserade och förutbestämda priser, vilka publicerats i verkets järnvägsnätsbeskrivning.

Trafikverket erbjuder kapacitet för tågtrafik på linjen i form av tåglägestjänster, vilket motsvarar EG-direktivets begrepp ”minimipaket av tillträdestjänster”. Priset för denna kapacitet baseras på både marginalkostnadsbaserade avgifter (utnyttjad kapacitet) och särskilda avgifter (både tilldelad och utnyttjad kapacitet).

Regeringen har i samband med ställningstagande kring nationell plan för transportsystemet beslutat att de samlade banavgifterna ska uppgå till 15,6 miljarder kronor under hela planperioden (2010 – 21). I diagrammet nedan presenteras en översiktlig bild om hur banavgifterna kan tänkas komma att utvecklas (endast en grov skiss), utifrån regeringens ställningstagande och de beslut som redan är fattade av Trafikverket avseende åren 2011-12.



Figur 3. Preliminär utveckling av banavgifterna under perioden 2010 - 21

Trafikverket har i maj 2011 redovisat ett regeringsuppdrag och presenterat en preliminär plan för hur banavgifter ska kunna användas för att åstadkomma en effektivare kapacitetstilldelning. Denna plan kommer årligen att uppdateras under de närmaste åren.

Det finns ett fåtal avtal av ramavtalskaraktär. Dessa avtal har dock ingen inverkan på den prissättning som gäller för utnyttjande av statens järnvägsnät och således betalar exempelvis A-Train samma banavgifter som övriga järnvägsföretag/trafikorganisatörer.

Om det skulle bli aktuellt att börja tillämpa ramavtal, som i någon form ger järnvägsföretag/trafikorganisatörer utökade rättigheter, är det inte orimligt att man bör få betala ett pris för den rättighet som avtalet innebär. Således kan införande av ramavtal resultera i en påverkan på prissättningen på sikt.



## 3 Marknadsmässiga aspekter

### 3.1 Förändringar på marknaden

Den marknadsöppning som beslutats för persontrafik på järnväg innebär nya möjligheter för järnvägsföretag och trafikorganisatörer inom EES-området och Schweiz. Det finns idag flera starka aktörer på plats i Sverige, bl.a. NSB, DSB, DB och Veolia, genom bland annat olika dotterbolag.

Trafikverket har till viss del kunnat skönja intresse från nya aktörer att bedriva persontrafik på järnväg i Sverige. Samtidigt saknas det tydliga signaler i form av fordonsbeställningar m.m. Det tyder, enligt Trafikverkets bedömning, på att det för närvarande inte finns någon tydlig avsikt att starta upp ny trafik i någon större omfattning på den svenska marknaden det närmaste året. Även om det finns några nya aktörer som ansökt om kapacitet för 2012, så är det i en relativt begränsad omfattning. Andra aktörer verkar ha en något avvaktande hållning.

För godstrafik på järnväg bedömer Trafikverket att befintliga marknadsaktörer i huvudsak kommer vara de som bedriver godstrafik i Sverige under de närmaste åren. På marginalen kan dock nya företag börja bedriva trafik.

Jernhusen har under de senaste åren ändrat strategi, vilket innebär att fler aktörer kan använda Jernhusens anläggningar (terminaler och verkstäder). Detta innebär att nya krav ställs på tillgänglighet till dessa funktioner.

### 3.2 Ägandestruktur för järnvägsfordon

Den svenska fordonsflottan har efter SJ:s bolagisering år 2001 fördelats mellan SJ AB och Green Cargo AB. Dessa fordon omfattas till stor del av leasingkontrakt som upprättades på 1990-talet, vilka idag förvaltas av Affärsverket Statens Järnvägar.

Efter bolagiseringen har både Green Cargo AB och SJ AB införskaffat nya fordon som inte omfattas av Affärsverkets förvaltning och leasingkontrakt.

Transitio AB, som ägs av trafikhuvudmännen gemensamt, äger järnvägsfordon som används i trafikhuvudmännens trafikupplägg. Transitio AB har genomfört ett flertal fordonsupphandlingar de senaste åren, bl.a. med stöd av det fordonsbidrag som administrerats av Trafikverket (Banverket).

### 3.3 Investeringar i järnvägsfordon

SJ AB investerar i ca 20 tåg (Regina), vilka kommer att påbörja trafikering inom det närmaste året. Vidare förs resonemang om ytterligare fordonsinvesteringar för att på längre sikt kunna ersätta X2000-tågen.

Flera trafikhuvudmän har planerat inköp av nya fordon för den regionala kollektivtrafikmarknaden (ca 140 tåg). Fordonen kommer att leveras under perioden 2011 – 13. Trafikhuvudmännens investeringar baseras på strategi och planer som är några år gamla. Den marknadsöppning som genomförts, genom förändringar i järnvägsdrag och införande av ny kollektivtrafiklag, ger möjlighet för kommersiella aktörer att gå in på den regionala kollektivtrafikmarknaden, vilken nuvarande trafikhuvudmän tidigare haft ensamrätt att organisera. Detta kan få betydelse för trafikhuvudmännens framtida strategier och trafikupplägg.

Den dominerande aktören på godstrafiksidan är Green Cargo AB, som sedan tidigare bedriver ett moderniseringsarbete rörande sina lok. I övrigt planerar godstrafikföretagen under de närmaste åren för investeringar i ett antal lok (preliminär bedömning 10-20 fordon). Godstrafikföretagen är relativt flexibla på marknaden och det är därför svårt att bedöma var på det svenska järnvägsnätet som den utökade fordonsparken kommer att användas.

Alltsedan avregleringen av godstrafiken genomfördes 1996 har mindre godsoperatörer letat efter begagnade lok och vagnar i främst Danmark, Norge, Österrike och Tyskland. Dessa fordon har varit av äldre modell, som av den nationella förvaltningen bedömts kunna utrangeras. Det har handlat om ellok, diesellok, personvagnar och godsvagnar. Det har varit en förutsättning för att mindre bolag skulle kunna prova sig fram och etablera sig på den svenska marknaden. På senare tid har en ny aktör, Hector Rail AB, börjat investera i nya/nyare ellok, som i vissa fall även går att använda för persontrafik. Detta har exempelvis resulterat i att Veolia kunnat starta upp persontrafik på sträckan Malmö – Stockholm.

Dessa investeringar innebär sammantaget sannolikt en ökad efterfrågan på kapacitet på södra och västra stambanan, västkustbanan samt ostkustbanan och linjerna norrut samt på järnvägsnätet i Skåne, Blekinge, Småland, Halland, Västra Götalandsregionen, Östergötland och Stockholmsområdet.

### 3.4 Ekonomisk risk vid fordonsinvesteringar

I tidigare statliga utredningar avseende järnvägssektorn har utredaren gjort marknadsbedömningar för linjer och sträckor, där man bedömt att det finns en potential för lönsam järnvägstrafik för nya aktörer begränsat till stambanorna i mellan- och södra Sverige. Det sammanfaller i stort med de delar av järnvägsnätet, sträckor mellan storstäderna, där det idag råder betydande kapacitetsproblem. Detta har medfört att de befintliga aktörerna och de nya potentiella aktörerna har ett gemensamt intresse av att säkerställa kapacitet inför kommande nya fordonsinvesteringar.

Investeringarnas storlek för järnvägsfordon är omfattande. I tabellen nedan framgår en grov bedömning av de investeringskostnader det handlar om.

Fordonstyp	Kostnad
Lok	30 Mkr
Motorvagn	80 Mkr
Snabbtåg	250 Mkr
Godsvagn	1 Mkr

Tabell 4. Investeringskostnad för rullande materiel

Avskrivningstiden för fordon verkar variera mellan olika trafikslag. Inom järnvägsområdet uppgår avskrivningstiden för lok och motorvagnar till ca 30 år idag. Begagnade lok avskrivs under ca 7-10 år för diesellok och ca 15-20 år för ellok. Avskrivningstiden för nya godsvagnar är ca 15 år och för begagnade ca 5-10 år. Som jämförelse kan nämnas att lastbil och buss ofta har en avskrivningstid på 5- 8 år idag, medan sjöfrakt och färjor har en avskrivningstid på ca 20 år.

Det krävs sannolikt en större kapitalinsats för ett nytt persontrafikföretag som avser köra persontrafik i egen regi än för ett godstrafikföretag. Skälet till det är att fordonen måste finansieras på egen hand, till skillnad från ett gods företag som kan etablera sig på marknaden med inhyrda fordon alt. med fordon som ägs av transportköparen.

Problemen för nyetablering och fordonsförsörjning har belysts av utredningen Konkurrens på spåret, SOU 2008:92.

Fordonskostnaderna bedöms idag grovt utgöra ca 15-20 % av ett produktionsupplägg med normal avskrivningstid, vilket innebär att det krävs tillgång till kapacitet under en längre tid för att säkerställa intäkter som överstiger de drift-, underhålls- och kapital-kostnader som uppstår. Pay-off-tiden för nya fordon är svår att beräkna, då varje affärsförutsättning är unik. Stora initiala investeringskostnader tillsammans med ett stort risktagande utgör i sig en tröskel för den aktör som vill träda in på den svenska persontrafikmarknaden, vilket därmed kan bli ett hinder i utvecklingen av transport-sektorn.

### **3.5 Medfinansiering av infrastrukturinvesteringar**

Det finns omfattande önskemål i samhället på förbättringsåtgärder i infrastrukturen. Trafikverket har idag inte möjlighet att fullt ut möta alla dessa önskemål, eftersom de finansiella resurserna inte räcker till. Ett sätt att förbättra förutsättningarna för investeringsåtgärder i statens järnvägsnät skulle kunna vara att i ökad utsträckning finansiera åtgärder genom medfinansiering från andra aktörer. Tillämpning av ramavtal skulle eventuellt kunna öka intresset och viljan att medfinansiera infrastrukturåtgärder.

### **3.6 Nyttan för olika aktörer**

Den nytta som olika aktörer och marknadssegment har av ramavtal beror på vilka förutsättningar som gäller för just dessa. Nedan redovisas dock en översiktlig bedömning rörande förutsättningarna för olika segment.

- Interregional persontrafik med ett behov av stabilitet i byttemönster på mellanstationer, inklusive anslutningar till andra tåg och bussar. Bussanslutningar upphandlas ofta av trafik huvudmännen på flera år. Ramavtal skulle kunna underlätta koordineringen av tidtabeller samt en harmonisering av avtalsperiodernas start och sluttidpunkter.
- Lokal och regional persontrafik som har ett behov av oförändrat trafikutbud samt stabilitet i förutsättningar för beslutade fordonsinvesteringar, där fordonsbidrag (ca 50 %) har medverkat till finansiering och anskaffning.
- Godståg i ”pendeltrafik” till och från större hamnar samt Öresundsbron, som har högvärdigt gods som i sig kräver snabba och effektiva transporttider, där ramavtal kan ge en stabilitet för trafikuppläggen.
- Stora flöden av systemtåg såsom malm-, rundvirke-, flistransporter mm som ofta har upphandlas på 5 år med stabila flöden och krav på effektiva fordonsomlopp. Det kan kanske vara intressant för fler godstransportköpare att i framtiden agera som auktoriserad sökande och därigenom få möjlighet att själv teckna ramavtal och trafikeringssavtal, för att sedan upphandla tågdragningsavtal av järnvägsföretag. Även aktörer i hamnar och speditörer kan se möjligheter i detta.

## 4 Samhällsekonomisk effektivitet

Vectura AB har på Trafikverkets uppdrag analyserat om ramavtal om kapacitet för en längre tidsperiod kan bidra till att skapa samhällsekonomisk effektivitet. Se bilaga 2.

Samhällsekonomisk effektivitet är det samlade värdet av de effekter som uppstår till följd av en åtgärd, t.ex. tecknandet av ett ramavtal. Dessa effekter kan delas in i prissatta effekter och icke prissatta effekter. De prissatta effekterna avser normalt exempelvis; effekter för resenärer (t.ex. restider), godskunder (t.ex. transporttid), operatörer (t.ex. operativa kostnader), statsbudgeten (t.ex. skatteeffekter) och externa kostnader (t.ex. olyckor). De icke prissatta effekterna kan avse exempelvis; värdet av långsiktiga planeringsförutsättningar (t.ex. tydliggörande av operatörernas risktagande och ansvar, tydliggörande av Trafikverkets ansvar, tydliggörande av transportköparnas förutsättningar), kundvärdet av en tydligare produkt, systemnyttor kopplat till trafik med ramavtal, värdet av effektivare kapacitetsutnyttjande (t.ex. robusthet, flexibilitet och minskad restidsosäkerhet) och regionala samhällseffekter.

Vectura AB anser att för en rättvisande jämförelse mellan exempelvis kommersiell trafik och samhällssubventionerad trafik kan det krävas en vidare tolkning av samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande.

Vectura AB har identifierat tre situationer när ramavtal kan vara användbart som verktyg för att nå högre samhällsekonomisk effektivitet. Dessa är:

- När ramavtal kan utnyttjas för att säkerställa en för samhället viktig transportfunktion.
- När ramavtal kan kopplas till en motprestation, exempelvis större investeringar som gynnar flera aktörer.
- När ramavtal kan formuleras så att marknaden för järnvägstransporter blir attraktiv för fler aktörer och därigenom kan verka för en ökad konkurrens.

Trafikverket bedömer att ramavtal kan bidra till ett högre samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsnätet.

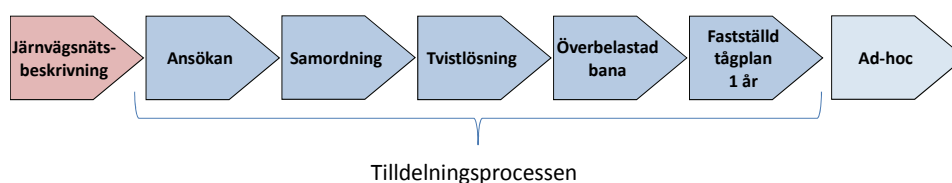
## 5 Nuvarande process

### 5.1 Internationell utblick

Ramavtal tillämpas i flera länder, oftast handlar det då om någon enskild linje eller viss del av järnvägsnätet. Tyskland är det land i Europa som tillämpar ramavtal i en större omfattning. Se bilaga 3 för en översiktlig kartläggning av användningen av ramavtal.

### 5.2 Process i Sverige

Trafikverkets process för kapacitetstilldelning framgår av verkets järnvägsnätsbeskrivning för 2011 respektive 2012. Processen baseras på de förutsättningar som följer av direktiv och järnvägslagstiftning. Kapacitetstilldelningsprocessen kan kortfattat beskrivas med följande bild.



Figur 5. Ramavtal och kapacitetstilldelningsprocessen

Trafikverket publicerar verkets järnvägsnätsbeskrivning i december år 0. I april år 1 lämnar järnvägsföretag och trafikorganisatörer sina ansökningar om kapacitet till verket. Trafikverket samordnar sedan alla ansökningar och presenterar förslag till tågplan som i möjligaste mån möter de önskemål som framställts. Om företag är missnöjda med Trafikverkets förslag kan man åberopa ett tvistlösningsförfarande. Om något företag inte accepterar Trafikverkets förslag till tvistlösning, hamnar man i ett läge där Trafikverket tvingas överbelastningsförklara del av järnvägsnätet. I detta skede fattar Trafikverket ett ensidigt beslut om vem som ska tilldelas kapacitet, utifrån prioriteringskriterier. Slutligen publiceras den fastställda tågplanen i slutet av september år 1. Trafiken startar i mitten av december år 1 och pågår i ett år (tågplaneperiod). Efter det att tågplanebeslutet är fattat är det möjligt att ansöka om tågläge ad-hoc om det finns kapacitet som är ledig.

Enligt lagstiftningen finns det möjlighet att tillämpa ramavtal, ett avtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller trafikorganisatör. Det finns avtal av ramavtalsliknande karaktär, se avsnitt 2.3, men Trafikverket (Banverket) har inte träffat något ramavtal.

### 5.3 Process i Tyskland

#### 5.3.1 Historik

DB (Deutsche Bahn) var inledningsvis tveksamma till att införa möjligheten att teckna ramavtal, eftersom man tolkade direktivet såsom att det endast var en möjlighet. Efter dialog med tillsynsmyndigheten upplevde DB sig tvingade att acceptera ramavtal och man tolkar direktivets skrivning i denna del numera som ett krav. År 2006 tecknades de första ramavtalen i Tyskland.

### 5.3.2 Översiktlig beskrivning av modellen

I bilaga 4 beskrivs översiktligt det upplägg som tillämpas av DB Netz AG, som är infrastrukturförvaltare i Tyskland. DB Netz AG erbjuder ramavtal till sökanden över hela järnvägsnätet. Ramavtalen är av två olika typer; periodiska ramavtal (för en förutbestämd femårsperiod) och icke-periodiska ramavtal (avropas under en ramavtalsperiod efter det att tidsfönstret stängt). Innebörden med den periodiska ramavtalsperioden är att ansökning av kapacitet sker vart femte år, dvs. då föregående femårsperiod upphör och innan det att en ny femårsperiod ska inledas. Ramavtalsansökningarna koordineras på ett likartat sätt som i tågplanarbetet och sedan fastställs (avtalas) kapaciteten för de olika ramavtalsobjekten. Efter den processen kan tåglägen ansökas i den årliga tågplanprocessen. Om man under den femåriga ramavtalsperioden vill teckna ett icke-periodiskt ramavtal får man ansöka om den ad-hoc kapacitet som inte redan finns in-tecknad, vilket innebär att man har en mer begränsad möjlighet att finna attraktiv kapacitet.

DB Netz måste erbjuda ramavtal till den som så önskar, efter krav från den tyska regulatören "Die Bundesnetzagentur".

Ramavtalet är juridiskt bindande (för varje enskild kapacitet med ett definierat tidsfönster under hela avtalsperioden). Den sökande har rätt att minska volymen uttryckt i tågakilometer med 1,5 procent per år, dock maximalt 5 procent för hela ramavtalsperioden.

För det fall att man inte kör trafik i den omfattning som följer av ramavtal, kan järnvägsföretaget få betala en straffavgift motsvarande 15 procent av differensen mellan avtalad kapacitet enligt ramavtal och utförd trafik (baserat på beräkning av ordinarie banavgifter). För DB Netz finns ingen motsvarande klausul som hanterar nytillkomna behov av banarbetstider, vilket innebär att det endast är järnvägsföretaget som utger ersättning om avtalsvolymen inte uppnås.

Ramavtalet gäller för ett kapacitetsönskemål, som uttrycks i ett tidsfönster. Tidsfönstret varierar för olika typer av trafik; lokaltrafik på dedikerad infrastruktur (+/- 3 min), övrig persontrafik (+/- 5 min) och godstrafik (+/- 15 min).

Direktivets regler har i den tyska implementeringen inneburit att det anses som acceptabelt att 75 procent av den totala kapaciteten kan omfattas av ramavtal (utan att det ska anses begränsa andra aktörers rätt till tåglägen).

Ramavtalen ger en prioritet i tågplanarbetet. Vid konflikt mellan en tåglägesansökan som följer av ramavtal och andra ansökningar, försöker DB Netz att flytta ramavtalets tågläge inom det tidsfönster som finns. Om det inte går att lösa situationen med en sådan åtgärd, har den tåglägesansökan som följer av ett ramavtal en högre prioritet än det som inte har ett ramavtal. I en sådan situation nekats således den andra sökanden.

Se bilaga 4 för en djupare presentation av den tyska modellen och bilaga 1 för en redovisning av den tyska lagstiftningen inom området.

### 5.3.3 Resursbehov för hantering av ramavtal

Ramavtal började tillämpas första gången år 2006. Omkring 45 procent av antalet tåglägen i tågplan omfattas av ramavtal (ca 26 000 kapacitetsbehov jämfört med 58 000 tåglägen).

DB Netz bedömer att den årliga processen med ramavtal uppgår till ca 25-30 procent av de personalresurser som krävs för det årliga tågplanarbetet.

Den omfattning av ramavtal man har i Tyskland samt den koppling som finns till tåglägesansökningar i den årliga tågplanprocessen ställer krav på betydande systemstöd. DB Netz bedömer att man investerat 12 miljoner euro i IT-system för att klara av hanteringen av ramavtal. Därtill tillkommer några hundra tusen euro för den årliga hanteringen av ramavtalen.

## 6 Övergripande analys

### 6.1 Utveckling av marknad och kapacitetssituation

Den svenska järnvägsmarknaden står inför nya möjligheter. Från och med den ordinarie ansökningsomgången i april 2011 för tågplan 2012 öppnades marknaden för persontrafik på järnväg för alla aktörer – järnvägsföretag eller trafikorganisatörer (organisationer med tillstånd att vara järnvägsföretag eller auktoriserad sökande). Trafikverket har tidigare konstaterat att järnvägsföretagens beteende varierar mellan åren och att företagen testat marknaden, för att kunna erbjuda det kunderna efterfrågar. Till stor del avser detta godstrafikföretag, men det finns även liknande exempel för persontrafikföretag.

Den preliminära bilden av de kapacitetsansökningar för 2012 som lämnats innebär att det i huvudsak är de företag som är etablerade på den svenska marknaden som sökt kapacitet, se avsnitt 3.1.

### 6.2 Ramavtalets betydelse

Det kan diskuteras vilket värde som ett ramavtal innebär. Ramavtal kan öka motivationen och intresset hos aktörer att exempelvis medfinansiera investeringar i statens järnvägsnät. I övrigt är det utifrån infrastrukturförvaltarens perspektiv tveksamt om ramavtalet innebär någon större nytta. Möjligtvis kan infrastrukturförvaltaren få en bättre bild av den framtida efterfrågan, genom aktörernas åtagande. För ett järnvägsföretag eller trafikorganisatör kan ramavtalen innebära att de upplever en större trygghet och stabilitet och att de därigenom vågar vidta viktiga investeringar eller andra åtgärder för sin verksamhet. Den trygghet som de upplever kan därför vara av stor betydelse och nytta för samhället. Samtidigt kan ramavtalet innebära konsekvenser för de aktörer som ej får eller vill teckna ramavtal.

### 6.3 Ramavtal – stödjer eller motverkar det en marknadsöppning

Det råder en osäkerhet avseende vilken betydelse som ramavtal om infrastrukturkapacitet inom järnvägen kan få. Nya aktörer kan tänkas visa stort intresse av att skapa stabila förutsättningar (kapacitet för flera tågplanepioder) och därigenom våga vidta betydande investeringar exempelvis i fordon och organisation. Detta skulle stödja en marknadsöppning. Samtidigt visar flera befintliga aktörer, t.ex. trafikhuvudmän, också ett stort intresse. Det kan få till resultat att det är flest befintliga aktörer som får ramavtal och därmed kan möjligheten minska för nya aktörer att komma in på marknaden. Frågan om ramavtal kan således både stödja och försvåra en marknadsöppning.

Hittills har marknaden öppnats upp successivt, där nya aktörer har tagit försiktiga steg. Genom införande av ramavtal kan kommande steg bli mer omfattande. Med ett ramavtal kan det eventuellt vara intressant för nya aktörer att träda in på marknaden med ett mer omfattande trafikupplägg.



## **6.4 Vad kan vi lära av Tyskland och DB Netz**

Trafikverket har utifrån dialog med DB Netz (den störste infrastrukturförvaltaren i Tyskland) bland annat dragit följande lärdomar.

Om lagstiftaren bestämt sig för att tolka direktivet såsom man gjort i Tyskland, har man ingen anledning att i sig självt värdera nyttan med ramavtal. Då är det bara för infrastrukturförvaltaren att teckna ramavtal tills annat sägs. Man måste dock fundera på till vilken nytta och till vilket pris detta görs.

Vikten av att utveckla och säkerställa ett system med tillhörande organisation för att klara av hanteringen av ramavtal både utifrån såväl ett tekniskt-, administrativt- och personellt perspektiv.

Betydelsen av fullständig transparens i ett ramavtalsförfarande, så att ingen diskrimineras, då avtalstiden är flerårig. Det behövs någon form av kriterier för att bestämma vem som ska kunna erhålla ramavtal.

## **6.5 Kapacitet för underhåll**

Det är nödvändigt att koordinera de många interna och externa behov som finns avseende underhåll och förbättring av järnvägsanläggningen. Hänsyn måste tas till dessa behov i framtagandet av den årliga tågplanen. Kravet på anpassningar i tågplanen är särskilt betydande vid större arbeten, s.k. större planerade banarbeten, vilka årligen publiceras i verkets järnvägsnätsbeskrivning som en förutsättning inför ansökan av kapacitet. Dessa banarbeten är i stor utsträckning beroende av den medelstillelse som riksdag och regering fattar beslut om årligen, i samband med budgetproposition samt regleringsbrev för Trafikverket.

Det blir än mer viktigt med framförhållning avseende anslagstilldelning för drift och underhåll vid tillämpning av ramavtal. Det är förenat med stora svårigheter att i förväg kunna planera för 5-10 år och framåt för insatser i statens järnvägsnät, där underhålls- och reinvesteringsinsatser är eftersatta. Det ställer betydande krav på korrekta bedömningar och träffsäkerhet i de överväganden av vilka åtgärder som behöver utföras, var och i vilken omfattning, med vilken typ av resurser och under hur lång tid – för att det inte ska riskera att hamna i konflikt med avtalad kapacitet i ett ramavtal.

Det kan finnas behov av snabb åtkomst av kapacitet under de närmaste åren om den årliga medelstillelsen inte är tillräcklig och nedslitningen av anläggningen fortsätter. Det kan handla om behov av snabba avhjälpande insatser eller att kapacitetsutnyttjandet måste minska för att anläggningen ska hålla. Detta är något som Trafikverket måste ta hänsyn till vid tillämpning av ramavtal.

## **6.6 Juridisk bedömning**

### **6.6.1 Hantering av konflikter vid tilldelning av infrastrukturkapacitet**

Den svenska lagstiftningen ställer ett grundläggande krav på Trafikverket som infrastrukturförvaltare att i kapacitetsfördelningen tillse att alla ansökningar om kapacitet hanteras och behandlas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

Enligt 6 kap 3 § järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren, när samtliga ansökningar inte kan tillgodoses, tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Som ovan sagts har inte avgifter tillämpats utan de konflikter mellan olika ansökningar som kvarstått efter samrådsförfarande har lösts genom tillämpning av prioriteringskriterier. Det innebär att det inte på förhand med säkerhet kan anges vilken ansökan som kommer ges prioritet, eftersom det alltid är beroende av vilka övriga ansökningar som är aktuella vid tillfället.

Framöver kommer sannolikt avgifter enligt 7 kap 3 § komma att tillämpas vilka till del kommer att lösa upp konflikter som idag hanteras med hjälp av prioriteringskriterier. Emellertid kommer det ändå kvarstå konflikter där samtliga inblandade parter har erlagt avgiften. Där kommer vi även fortsättningsvis vara hänvisade till att tillämpa prioriteringskriterierna.

### **6.6.2 Ramavtal**

Enligt 6 kap 21 § Järnvägslagen kan inte ett ramavtal göras gällande mot annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen. Bestämmelsen motsvarar regleringen i direktivets artikel 17.2 som säger att ramavtal inte får utformats på ett sätt som hindrar andra sökande från att använda den relevanta infrastrukturen. Under de förhållande att det finns tillräcklig kapacitet för att tillgodose alla ansökningar, såväl ramavtals-ansökningar som årliga ansökningar, möter inte tillämpningen av ramavtal några särskilda hinder. Emellertid kan man uppfatta att bestämmelserna om tilldelning av överbelastad infrastruktur och bestämmelsen om ramavtal är motsägelsefulla. En viktig aspekt i detta sammanhang är att efterfrågan på ramavtal är störst just i de delar av järnvägsnätet där bristen på kapacitet är som störst.

### **6.6.3 Hantering av ramavtal vid tilldelning av infrastruktur**

Formuleringen i 6 kap 21 § Järnvägslagen föreskriver att det i ramavtalet inte får anges exakta tåglägen och att avtalet inte heller på annat sätt får vara utformat så att det utesluter andra sökande från att använda infrastrukturen. Bestämmelsen kan tolkas som att ramavtalssökande har en skyldighet att flytta sitt tågläge, om konflikt uppstår för att möjliggöra att båda ansökningarna tillgodoses. Lagstiftningen tar alltså sin utgångspunkt i den ansökan i den årliga tilldelningsprocessen som är för handen. Reglerna kan alltså tolkas som att om inte båda ansökningarna kan tillgodoses, och prioriteringskriterierna ger vid handen att det är den årliga ansökan som ska ges företräde ska så ske. Denna tolkning medför att det finns svårigheter att alltid kunna göra gällande ett ramavtal, dvs. erhålla en slags garanti för kapacitet.

En relevant fråga i sammanhanget är om förekomsten av ett ramavtal ska ha någon effekt för tillämpningen av prioriteringskriterierna vid en konflikt. Såsom framgår av bifogad rapport i bilaga 2 (Vectura AB, Samhällsekonomiska effekter till följd av ramavtal för tågtrafik) kan ramavtal förvisso ha god inverkan på ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande, men ett sådant ställningstagande är förenat med ett antal antagande och med beaktande av icke verifierbara värden. Icke desto mindre skulle förekomsten av ramavtal förmodligen kunna höja tåglägesansökan i prioritet i viss mån gentemot andra ansökningar.

En annan fråga man kan ställa sig är vad det är som avses med att annan sökande utesluts från att använda infrastrukturen såsom anges i lagtexten. Precis som att ramavtalssökanden har en skyldighet att justera sin ansökan i tid, har också sökanden

med den årliga ansökan ingen rätt att få exakt det sökta tågläget. Den justering som sökanden har skyldighet att göra kan dock inte vara hur stor som helst.

Ovanstående leder till att vid tillämpning av ramavtal enligt den svenska lagstiftningen så råder osäkerhet om på vilket sätt och i vilken utsträckning infrastrukturförvaltaren kan garantera kapacitet.

Å andra sidan kan man istället bedöma tecknade ramavtal som en planeringsförutsättning. Detta torde leda till att syftet med ramavtal uppnås på ett bättre sätt. Detta synsätt vinner stöd av Tysklands implementering av direktivet. Det har heller inte framställts några formella klagomål mot Tysklands sätt att hantera EU-direktivet. Trafikverket har därtill att ha i åtanke att det åligger medlemsländerna att införliva direktiv med nationell rätt på sätt att det överensstämmer med såväl direktivets ordalydelse som dess syften. Skulle medlemslandet ha misslyckats med detta har såväl nationella domstolar som myndigheter att använda lagstiftningen med en långtgående fördragskonform tolkning, dvs. utifrån EU-direktivets syfte (se och jämför bland annat EG-domstolen i mål Simmenthal II (mål 106/77) och Factortame (C-213/89)).

Frågan är då hur Tyskland som tillämpar ramavtal i full skala har utformat sin nationella rätt.

Enligt den tyska förordningen Benutzverordnung EIBV § 13 punkten 2 får högst 75 % av den aktuella infrastrukturens kapacitet per timme omfattas av ramavtal. Avtalet får heller inte i övrigt utesluta andra sökanden från att använda den aktuella infrastrukturen. Den här bestämmelsen innebär att lagstiftningen har fastslagit att de återstående 25 % av kapaciteten utgör garant för att ingen sökande hindras från att använda infrastrukturen. Det medför att infrastrukturförvaltaren kan garantera den överenskomna kapaciteten till operatören eftersom ramavtalsansökan inte riskerar att trängas undan i den årliga tilldelningsprocessen. Infrastrukturförvaltaren kan också med stöd av bestämmelsen avvisa ansökningar om ramavtal som ligger utöver de maximalt tillåtna 75 %.

Motsvarande bestämmelse om hur stor del av kapaciteten som får tas i anspråk för ramavtal saknas i svensk lagstiftning. Det finns alltså inte explicit uttryckt i den svenska regleringen någon fredad del av kapaciteten där konflikter mellan ansökningar får lösas på annat sätt än med hjälp av avgifter eller prioriteringskriterier. Det vi då har att överväga är om den svenska lagstiftningen genom dess knapphändiga formulering förhindrar att Trafikverket hanterar ramavtal på samma sätt som Tyskland gör, även om det inte införts någon bestämmelse i den svenska lagstiftningen som motsvarar deras.

Enligt vår bedömning så finns det skäl att anta att det inte hindrar Trafikverket från en sådan tillämpning, även om det kan vara att föredra att lagstiftaren detaljerar hanteringen i en författning. Det som vi måste ha i åtanke är att det råder en större rättsosäkerhet i Sverige genom att hanteringen av ramavtal inte är preciserad i författning som man gjort i Tyskland. Det ger en möjlighet för en prövning av tillsynsmyndighet och domstol, som därvid har att tolka regelverket utifrån sina respektive förutsättningar, utan att frågan blir belyst och analyserad på det mer omfattande sätt som sker vid lagstiftning. En lagstiftning föregås av utredning och ett omfattande remissförfarande vilket medför bättre förutsättningar att tolka EG-rätten korrekt.

En fördragskonform tolkning av direktivet skulle således innebära en tillämpning där ingångna ramavtal utgör planeringsförutsättningar och då kan Trafikverket erbjuda ramavtal på ett sätt som var tänkt med bestämmelserna. Emellertid kan situationen uppstå att Trafikverket av någon anledning inte kan leverera avtalad kapacitet, se artikel 17.3 och 17.4 i direktivet. En operatör som ingått ramavtal, dvs. ett civilrättsligt bindande avtal, med Trafikverket bör därför ha rätt till viss kompensation om

Trafikverket av något skäl inte kan leverera avtalad kapacitet. I utredningen, SOU 2002:48 (delbetänkande från Järnvägsutredningen "Rätt på spåret") sid 170 föreslogs att ersättning bör utgå enligt allmänna principer om inom-kontraktuell skadestånd, dvs. allmänna principer om skadestånd inom ramen för ett avtal. I Trafikverkets föreslagna modell har verket främst av hanteringsskäl valt en mer schablonmässig reglering.

För att kunna hantera ramavtalen i den årliga tilldelningen, och dessutom överblicka Trafikverkets affärsrisk, är det viktigt att de tidsfönster som avtalas i ramavtalen harmonierar med efterfrågan på en viss del av infrastrukturen. Ju större kapacitetsbrist det råder på en sträcka, desto större tidsfönster behövs i ramavtalen. Av samma skäl är det av synnerlig vikt att Trafikverket är noggrann vid valet av marknadssegment (järnvägsföretag och trafikorganisatörer) som ramavtal tecknas med.

## **6.7 Befintliga avtal**

Under avsnitt 2.3 ovan har redovisats avtal som till sitt innehåll liknar ramavtal, dvs. det är överenskommelser om infrastrukturkapacitet för längre perioder än den årliga tågplanen. Emellertid utgör dessa inte ramavtal i enlighet med 6 kap 21 § Järnvägslagen.

När det gäller Arlandabanan kan inledningsvis konstateras att A-Train är ett integrerat företag som både är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Järnvägslagens regler om ramavtal gäller för avtal mellan infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag. Avtal mellan infrastrukturförvaltare regleras inte av lagen. Om avtalet är träffat med A-train i sin egenskap av infrastrukturförvaltare regleras inte järnvägslagen förhållandet över huvud taget. Dessutom träffades avtalet innan järnvägslagen och reglerna om ramavtal trädde i kraft. Eftersom lagar i allmänhet inte har retroaktiv effekt är det tveksamt om avtalet avseende Arlandabanan, även om det skulle vara träffat med A-train i sin egenskap av järnvägsföretag, alls regleras av järnvägslagen. När det gäller avtalet avseende Citybanan har parterna i avtalet tagit hänsyn till att det vid kapacitetstilldelningen på banan i framtiden ska ske antingen genom att viss kapacitet reserveras för pendeltågstrafik enligt 6 kap 3 §, alternativt att särskilt ramavtal enligt 6 kap 21 § träffas. Det nu gällande avtalet innehåller således endast en avsiktsförklaring att eventuellt träffa ramavtal i framtiden. Avslutningsvis har vi avtalet mellan Banverket och SL. I avtalet ges en avsiktsförklaring att fortsätta arbeta för att i framtiden träffa ett fullödigt ramavtal enligt järnvägslagen. Inte heller detta avtal är alltså ett ramavtal enligt 6 kap 21 §.

Mot bakgrund av ovan redovisade genomgång av befintliga avtal kan sägas att ramavtal hittills inte kommit till användning i Sverige.

## **6.8 Samlad bedömning**

På de flesta marknader förekommer långsiktiga avtalsrelationer, till gagn för både leverantör och kund. Den ettåriga tågplanen ger en planeringshorisont som rimmar illa med stora åtaganden och investeringar som krävs för att en ny operatör ska kunna etablera sig på järnvägsmarknaden. Det kan antas att detta förhållande leder till att järnvägssektorn går miste om potentiella operatörer och investeringar. Den analys som gjorts pekar på att ramavtal sannolikt skulle kunna leda till ökad samhällsekonomisk effektivitet. En tillämpning av ramavtal kan både stödja och motverka den marknadsöppning som beslutats. Det ställer krav på medvetna ställningstaganden hos Trafikverket kring i vilken utsträckning som ramavtal ska erbjudas och för vilka marknadssegment. Användande av ramavtal kommer sannolikt att ge aktörer mer stabila förutsättningar. Trafikverket bedömer att det är möjligt att använda ramavtal utan att det ska anses hindra andra aktörer.

Trafikverket samlade bedömning är att ramavtal bör kunna erbjudas för infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre period än den ettåriga tågplaneperioden. Skälet till detta är att det ger aktörer på järnvägsmarknaden mer stabila förutsättningar för en längre tidsperiod (flera år). Ramavtal kan därigenom bidra till en större trygghet och stabilitet för dessa aktörer inför viktiga beslut för verksamheten, exempelvis vid beslut om investering i fordonsmateriel eller medfinansiering vid investeringar i statens järnvägsnät och bidra till att aktörerna kan bedriva en effektivare verksamhet. Detta ligger, enligt Trafikverkets uppfattning, i linje med de transportpolitiska målen och bidrar till att dessa kan uppnås. Användande av ramavtal ska ske på ett sådant sätt att järnvägsnätet utnyttjas samhällsekonomiskt effektivt.

Tecknande av ramavtal är endast en möjlighet för järnvägsföretag och trafikorganisatörer och således ingen rättighet. Trafikverket avgör med vem som verket tecknar ramavtal och i vilka situationer. Genom tydliga riktlinjer (förutsättningar och kriterier) för tillämpning av ramavtal ska konkurrensneutrala förutsättningar säkerställas som hindrar diskriminering av enskilda aktörer.

Det kan inledningsvis finnas skäl att vara lite mer försiktig i tillämpningen. Med bättre kunskap om hur marknaden agerar och vilka effekter som införande av ramavtal ger, kan Trafikverket successivt utveckla verkets principer och riktlinjer för ramavtal. Det kan exempelvis innebära att verkets uppfattning om tidsfönstrens bredd kan utvecklas med tiden.

## 7 Förslag till ramavtalsprocess och modell

Nedan presenteras Trafikverkets förslag till ramavtalsprocess och modell för ramavtalen. Viktiga processteg och kriterier för verkets ställningstagande beskrivs.

### 7.1 Fördjupad marknads- och kapacitetsanalys

Trafikverket bör genomföra en fördjupad marknads- och kapacitetsanalys som utgångspunkt för bedömning av vilket intresse och vilka möjligheter som finns för tillämpning av ramavtal. Detta för att ramavtal ska stödja ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsnätet. Dessa analyser får sedan ligga till grund för de ställningstaganden som verket har att göra enligt avsnitt 7.2.1 – 7.2.6 nedan.

Trafikverket behöver i detta analysarbete bland annat ta hänsyn till de förutsättningar som gäller generellt för internationell trafik samt utifrån EG-förordningen (913/2010) om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Av EG-förordningen följer exempelvis regler avseende förplanerade tåglägen.

En analys av marknadens behov och intresse av att teckna ramavtal är en utgångspunkt för verkets ställningstagande. Olika marknadssegment har olika behov. Det finns därför skäl för Trafikverket att erbjuda ramavtal som tar hänsyn till olika segments behov av kapacitet i tid och rum. Denna analys ligger till grund för Trafikverkets ställningstagande om ramavtalens omfattning.

Preliminärt bedöms det största intresset av att teckna ramavtal finnas i storstadsregionerna, på linjerna mellan de tre storstäderna samt för vissa godstrafikstråk. Aktörer som bedriver persontrafik bedöms i en större utsträckning ha behov av kapacitet under dagtid.

En analys av kapacitetssituationen i järnvägsnätet och vilken kapacitet som finns tillgänglig, både totalt kapacitetstak och kapacitet som kan användas för ramavtal, är en utgångspunkt för verkets ställningstagande för berörda delar av järnvägsnätet under olika tider.

Kapacitetstaket bör definieras i form av en ”standardkapacitet” som uppfyller vissa hastighetsvillkor. Kapacitetstaket bör uttryckas i form av antal kapaciteter<sup>2</sup> per timme för berörd del av järnvägsnätet.

Det är möjligt att kapacitetstaket kan variera i tid beroende av att det under vissa tidpunkter kan finnas behov av en högre kvalitet och återställningsförmåga i trafiken.

### 7.2 Förutsättningar för ramavtal

Förutsättningarna för tecknande av ramavtal ska publiceras med god framförhållning. Dessa villkor ska vara så utformade att de ger marknadens aktörer en tydlig bild av vilka möjligheter och begränsningar som finns, t.ex. avseende vilka marknadssegment och för vilken trafik som Trafikverket ser möjligheter att nytta ramavtal och som möter kravet på ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsnätet.

Detta betyder att ramavtal i första hand bör tillämpas för trafik (marknadssegment) som bidrar till en sådan samhällsnytta att de med största sannolikhet kommer att ges en hög prioritet i den årliga kapacitetstilldelningen. De kriterier som anges måste uppfyllas för att Trafikverket ska överväga att teckna ett ramavtal med en aktör.

---

<sup>2</sup> Ramavtalet får inte ange ett exakt tågläge. I denna pm används därför istället begreppet ”kapaciteter”. Kapaciteten anges i ett tidsfönster (intervall).

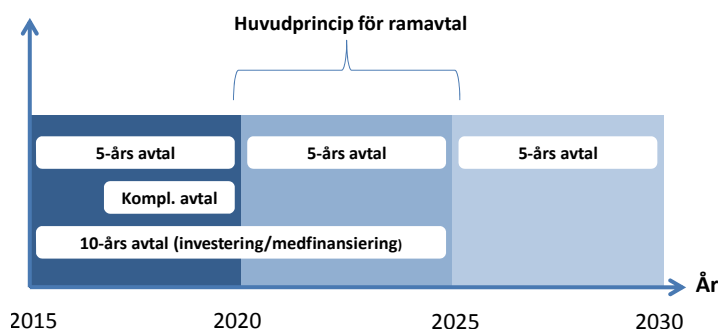
Nedan anges de förutsättningar som bör gälla för ramavtal avseende avtalslängd, den trafik som verket prioriterar (marknadssegment eller tåglägesprodukter), för vilka delar av järnvägsnätet som ramavtal är aktuellt inklusive kapacitetsvillkor med hänsyn till infrastrukturens utformning och läge.

### 7.2.1 Avtalslängd

När det gäller ramavtalets omfattning i tid så kan man tänka sig flera varianter, exempelvis löpande ramavtal, i förväg bestämda perioder lika för alla (t.ex. femårsintervall) eller i förväg bestämda alternativa tidperioder när avtalen ska gälla (kan innebära olika avtalslängd, start- och sluttider för ramavtalen).

Trafikverket bedömer i detta skede att villkoren för avtalstid bör definieras tydligt. Samtidigt finns det behov för alternativa lösningar.

Trafikverket bör som huvudprincip erbjuda ramavtal för en femårsperiod. För det fall att det finns kapacitet kvar för tecknande av ramavtal bör det vara möjligt att erbjuda kompletterande ramavtal även senare under femårsperioden. Sluttidpunkten för dessa kompletterande ramavtal bör dock ligga vid samma tidpunkt (slutår) som för övriga tecknade ramavtal enligt huvudprincipen. För det fall att ramavtalet baseras på att avtalsparten genomför investeringar i moderna fordon och vagnar eller medfinansierar investeringar i statens järnvägsnät kan Trafikverket acceptera ramavtal under längre tidsperioder (t.ex. 10 år), dessa avtalsperioder bör om möjligt följa den fasta intervallindelning som följer av huvudprincipen, dvs. exempelvis två femårsperioder. Se figuren nedan.



Figur 6. Avtalsperioder för ramavtal

I figuren ovan ges tre exempel på ramavtalsperioder som Trafikverket ser som möjliga. Huvudprincipen är ramavtal som tecknas för en given femårsperiod. I figuren framgår hur dessa avtal följer de fasta femårsintervallen. Om det under en femårsperiod finns ledigt utrymme ("kapaciteter") för ramavtalstecknande, bör det finnas möjlighet att teckna ytterligare ramavtal upp till i förväg bestämd nivå. Detta kompletterande avtal sträcker sig endast till slutet av det fasta femårsintervallet. För ramavtal som baseras på investering i fordonsmateriel eller medfinansiering bör möjlighet finnas att teckna ramavtal för två fasta femårsintervall eller motsvarande.

Direktivet anger olika förutsättningar för ramavtal upp till fem år och för längre tidsperioder. Trafikverket bedömer att en avtalstid motsvarande fem år kan vara rimligt som huvudprincip initialt. Det ger en rimlig balans mellan befintliga aktörers behov av framförhållning och långsiktighet och aktörers framtida behov med hänsyn till kommande marknadsförändringar.

## 7.2.2 Marknadssegment och trafik som bör prioriteras

Trafikverket bör definiera vilka marknadssegment och vilken trafik som verket prioriterar för tecknande av ramavtal. Denna prioritering bör stödja ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsnätet, vilket lagstiftningen ställer krav på ska gälla vid tillämpning av prioriteringskriterier vid överbelastad infrastruktur i den årliga tågplaneprocessen.

I och med att kunskapen om den framtida trafiken vid tillfället för förhandling om ramavtal är begränsad och då det råder osäkra förutsättningar i allmänhet bör det enligt Trafikverkets bedömning vara tillräckligt med mer övergripande riktlinjer avseende vilken trafik (trafikupplägg) som bör prioriteras för ramavtalstecknande och som leder till ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsnätet. Trafikverket bedömer därför att prioriteringen bör kunna ha sin utgångspunkt i de förutsättningar som gällt för verkets prioriteringskriterier, vilka har använts vid överbelastad infrastruktur och som publicerats i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning.

Nedan anges de marknadssegment och de trafikupplägg som bör prioriteras och för vilka Trafikverket bör möjliggöra användandet av ramavtal.

### Trafik med hög prioritet

Trafikverket bör teckna ramavtal för sådan trafik som sannolikt resulterar i ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsnätet. Ramavtal bör kunna tecknas för följande trafik, se tabell nedan.

Marknadssegment	Prioriterad trafik
Lokal- och regional persontrafik	Tidskänsliga regionala persontransporter, med hög beläggning och krav på snabb framfart
Interregional persontrafik	Tidskänsliga interregionala persontransporter, med hög beläggning och snabb framfart
Godstrafik	Mycket tidskänsliga godstransporter, med krav på snabb framfart, tidskänslig logistikkedja, kort transporttid i kundlöfte och höga krav på leveransprecision.

Tabell 7. Trafik med hög prioritet

### Trafik med investering eller medfinansiering

Utöver den trafik som bör prioriteras enligt avsnittet ovan, bör även trafik prioriteras som är beroende av en investering i moderna fordonsmateriel (lok, motorvagnar och vagnar) eller som är sammankopplad med medfinansiering av investeringar i statens järnvägsnät motsvarande minst 200 Mkr. Även investeringar i fordonsmateriel som omfattas av leasingavtal bör omfattas av denna möjlighet.

## 7.2.3 Delar av järnvägsnätet som bör omfattas

Det finns olika möjligheter att definiera vilka delar av järnvägsnätet som bör kunna omfattas av ramavtal. Trafikverket ser två huvudalternativ;

- Trafikverket definierar i förväg de delar av järnvägsnätet (sträckor och områden) som kan bli föremål för ramavtal om infrastrukturkapacitet utifrån den fördjupade analysen
- Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ansöker för de delar av järnvägsnätet som de är intresserade av att teckna ramavtal.



Det är Trafikverkets bedömning att det kan vara lämpligt att tillämpa en mix av dessa två huvudalternativ, för att möta kraven på ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsnätet.

Trafikverket bör i förväg definiera förutsättningarna för trafik med hög prioritet (se avsnitt 7.2.2). Detta ställningstagande baseras på den fördjupade analys som verket tar fram. Därtill accepterar Trafikverket att järnvägsföretag och trafikorganisatörer får ansöka om att teckna ramavtal för kapacitet även på andra delar av järnvägsnätet för trafik som förutsätter investeringar i moderna fordon och vagnar eller medfinansiering (se avsnitt 7.2.2). Trafikverket kommer genomföra en kompletterande prövning av dessa ansökningar om ramavtal och ta ställning till om det är rimligt att teckna ramavtal även utifrån dessa ansökningar.

Detta ger en tydlig ramavtalsprocess, samtidigt som det finns en viss öppning utifrån marknadens behov. Ramavtal kommer således åtminstone att tecknas för de delar av järnvägsnätet som verket definierat i förväg.

#### 7.2.4 Tillgänglig kapacitet för ramavtal

För att ramavtalen inte ska hindra andra sökanden eller trafiktjänster från att använda den relevanta infrastrukturen bör ramavtal tillåtas för maximalt ca 30 – 50 procent av möjligt totalt kapacitetsutnyttjande (kapacitetstak) för berörda delar av järnvägsnätet.

Inledningsvis kan det vara lämpligt med en mer försiktig tillämpning och för den första ramavtalsperioden bör därför ramavtalen som mest omfatta ca 30 procent av kapacitetstaket per delsträcka. På längre sikt kan detta utökas och ramavtalen kan då komma att omfatta uppemot 50 procent av kapacitetstaket, men det förutsätter utveckling av kompletterande riktlinjer mm.

Trafikverket bör göra en individuell bedömning av de delar av järnvägsnätet som berörs och vilken volym som är lämplig utifrån en bedömning av utbud och efterfrågan av kapacitet, järnvägsanläggningens utformning och trafikens kvalitet. Trafikverket bör utifrån en sådan analys kunna publicera vilken kapacitet som kan bli föremål för ramavtalstecknande.

Preliminärt bedöms, utifrån en översiktlig bedömning, följande utrymme finnas för ramavtal för tre exempel på olika delar av järnvägsnätet; Getingmidjan i Stockholm (Stockholm Central – Stockholm Södra) samt generellt för enkel- respektive dubbelspår.

Typ av infrastruktur	Maximal kapacitet (timme)	Omfattning i ramavtal (timme)
Getingmidjan i Sthlm	24 kapaciteter	7 – 12 kapaciteter
Enkelspår (linje)	7 kapaciteter	2 – 4 kapaciteter
Dubbelspår (linje)	15 kapaciteter	5 – 7 kapaciteter

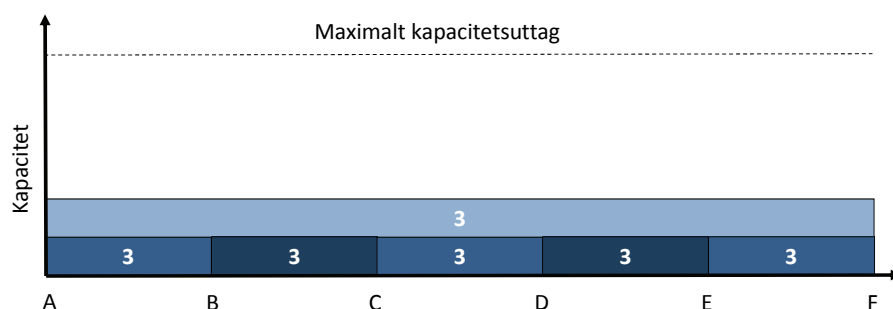
Tabell 8. Kapacitetstak och utrymme för ramavtal

I tabellen ovan avser den lägre nivån i intervallet omfattningen av antalet kapaciteter som kan komma att omfattas i ramavtal på 30 procents nivå, medan den övre nivån i intervallet avser omfattningen på 50 procents nivå.

#### 7.2.5 Kapacitet för en längre linje och dess delsträckor

För de delar av järnvägsnätet där ramavtal ska kunna tecknas, bör hänsyn tas till de olika marknadssegmentens behov av olika trafikupplägg och trafikeringmönster. Den kapacitet som kan omfattas av ramavtal bör därför till viss del fördelas utifrån dessa behov. Det innebär att ramavtal för en viss del av järnvägsnätet kan avse hela sträckan eller delar av sträckan. I nedanstående exempel erbjuds ramavtal för tre ”kapaciteter”

för hela sträckan A – F samt ramavtal för tre ”kapaciteter” för varje enskild delsträcka, exempelvis sträckorna A – B respektive B - C. Dessa nivåer kan sedan avse flera enskilda järnvägsföretag eller trafikorganisatörer.



Figur 9. Kapacitet för olika segment per linje och delsträcka

## 7.2.6 Olika prioritering under dygnets timmar

Det är viktigt för Trafikverket att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsnätet och det är därför viktigt att ta hänsyn till marknadssegmentens olika behov. Det kan finnas skäl att tillämpa års-, säsongs-, månads- eller veckovariationer. Det får prövas framöver om det kan vara lämpligt att även ta hänsyn till sådana variationer. Initialt bedöms det dock vara tillräckligt att ta hänsyn till de behov och variationer som finns under ett kalenderdygn (kl. 00.00 – 23.59).

För varje del av järnvägsnätet som kan komma att omfattas av ramavtal ska en individuell bedömning göras avseende de olika marknadssegmentens behov och den trafik som prioriteras. För att få en så enkel tillämpning som möjligt bör Trafikverket i förväg definiera hur ramavtal ska tillämpas under dygnets timmar för att få ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsnätet.

Nedan ges ett exempel på hur detta skulle kunna beskrivas för en del av järnvägsnätet, i detta fall för Getingmidjan (Stockholm Central – Stockholm Södra).

Tid under dygnet (per timme)	Lokal/regional persontrafik	Interregional persontrafik	Godstrafik
06.00 – 09.00	4 – 6 kapaciteter	3 – 6 kapaciteter	0 kapaciteter
09.00 – 15.00	3 – 5 kapaciteter	3 – 5 kapaciteter	1 – 2 kapaciteter
15.00 – 18.00	4 – 6 kapaciteter	3 – 6 kapaciteter	0 kapaciteter
18.00 – 24.00	3 – 5 kapaciteter	3 – 5 kapaciteter	1 – 2 kapaciteter
00.00 – 06.00	2 – 3 kapaciteter	2 – 3 kapaciteter	3 – 6 kapaciteter

Tabell 10. Kapacitet för olika segment under ett kalenderdygn

För att säkerställa möjligheten för olika marknadssegment, bör volymen för dessa ”kapaciteter” regleras i förhållande till olika marknadssegment. Det innebär att en viss volym av ”kapaciteter” reserveras för de olika marknadssegmenten, t.ex. segmentet godstrafik.

## 7.3 Prissättning av kapacitet och hantering av intressekonflikter

### 7.3.1 Grundpris för kapacitet i ramavtal

Ramavtalet ger Trafikverkets avtalspart (järnvägsföretag eller trafikorganisatörer) vissa rättigheter som är av värde för denne, jämfört med de aktörer som inte får teckna ramavtal. Det är därför rimligt, enligt Trafikverkets uppfattning, att de järnvägsföretag och trafikorganisatörer som får teckna ramavtal också får betala för denna rättighet. Ett grundpris bör därför bestämmas för dessa kapaciteter. Det innebär att det järnvägsföretag eller trafikorganisatör som tecknar ramavtal för viss kapacitet får betala en högre avgift jämfört med de aktörerna som inte får denna möjlighet. Grundpriset betalas inte i samband med ramavtalstecknandet, utan betalas i början av respektive tågplanepperiod.

Eftersom vissa aktörer kan komma att betala betydande belopp vid exempelvis medfinansiering av investeringar i statens järnvägsnät kan det vara rimligt att dessa aktörer slipper betala grundpris. Detta behöver dock analyseras ytterligare.

### 7.3.2 Hantering av intressekonflikt med budgivning

För det fall att efterfrågan på ramavtal är större än utbudet, trots de avgränsningar och prioriteringar som gjorts enligt ovan, bör intressekonflikten hanteras genom en budgivning (auktion) som baseras på en andraprisprincip. Det innebär att alla intresserade lämnar ett bud. Den budgivare med högst bud vinner, men betalar ett pris som motsvarar det näst högsta anbudet. Budgivning baserad på andraprisprincipen skapar incitament för alla budgivare att försöka räkna ut värdet av kapaciteten för sin egen del och också lämna detta som anbud. Om man vinner så kommer man aldrig att behöva betala mer än sin egen värdering. Om man inte vinner, så beror det på att konkurrentens värde är högre och att man inte har någon nytta av att bjuda emot. Man behöver därmed aldrig bry sig om hur högt konkurrenternas bud ligger, eftersom man själv ändå bara behöver bry sig om den egna nyttoberäkningen. Det pris som följer av budgivningen ska betalas i samband med att ramavtalet tecknas.

### 7.3.3 Samlad bild av prissättningen

Det sammanlagda pris som ett järnvägsföretag eller trafikorganisatör således får betala för den enskilda kapaciteten är dels ett grundpris, dels det pris som följer av en eventuell budgivning samt i ett senare skede de ordinarie banavgifterna som gäller för tåggläget. Både grundpriset och budet som följer av budgivningen definieras preliminärt antingen som särskild avgift enligt järnvägslagen 7 kap 4 § eller som en bokningsavgift enligt 7 kap. 7 §. Grunden för avgiftsbesluten samt vilken nivå grundpriset ska ligga på behöver utredas ytterligare. Nedan ges en översikt över prissättningen.

Pris	Aktör som tecknat ramavtal för kapacitet	Aktör som ej tecknat ramavtal för kapacitet
Kapacitet som omfattas av ramavtal	Grundpris per kapacitet (x)	Berörs inte
Kapacitet som omfattas av ramavtal med intressekonflikt	Det näst högsta budet i budgivningen (andraprisprincip)	Berörs inte
Tåggläge för respektive tågplanepperiod	Ordinarie banavgifter	Ordinarie banavgifter

Tabell 11. Pris för kapacitet

## **7.4 Övriga avtalsvillkor**

### **7.4.1 Avtalspart och koppling till trafikeringsavtal**

Trafikverket tecknar endast avtal med de aktörer som har tillstånd att vara järnvägsföretag eller trafikorganisatör (auktoriserad sökande). För att ramavtalet ska kunna göras gällande i den årliga tågplaneprocessen krävs att avtalsparten är den som ansöker om kapacitet för tågläge samt är den part som Trafikverket tecknar trafikeringsavtal med. Om detta inte uppfylls anses avtalsparten bryta mot det som överenskommit i ramavtalet, se vidare nedan under avsnitt 8.4.2.

### **7.4.2 Avtalet är bindande**

Innehållet i avtalet är bindande för båda parter. Det innebär att Trafikverket ska leverera den kapacitet som följer av ramavtalet och att järnvägsföretaget eller trafikorganisatören ska ansöka/beställa motsvarande kapacitet inför den årliga tågplaneprocessen. Av detta följer att järnvägsföretaget eller trafikorganisatören i den årliga ansökan om tåglagen tydligt måste ange vilka ansökningar om tåglagen som har koppling till den kapacitet som är avtalad i ramavtalet.

Det bör finnas en möjlighet för både Trafikverket och järnvägsföretaget eller trafikorganisatören att avvika från ramavtalet under en enskild tågplanepериод, eftersom förutsättningarna kan ändras. Det bör dock finnas ett tak för hur stor avvikelse som får göras. Trafikverket bedömer att det kan vara rimligt med en tillåten avvikelse motsvarande 5 procent av avtalad kapacitet i ramavtalet. Villkor för avvikelsen gäller för respektive tågplanepериод och kan ej ackumuleras.

Det bör finnas möjlighet för järnvägsföretaget eller trafikorganisatören att bryta ramavtalet helt eller i delar. Frånträdet gäller då för resterande period av ramavtalet. Ett sådant frånträde bör göras med viss framförhållning. En konsekvens av detta är dock att ett vite ska erläggas till Trafikverket motsvarande preliminärt halva grundpriset.

För det fall järnvägsföretaget eller trafikorganisatören inte beställer eller använder den kapacitet som följer av ramavtalet för respektive tågplanepериод utöver den tillåtna avvikelsen på fem procent ska järnvägsföretaget eller trafikorganisatören betala ett vite motsvarande preliminärt det dubbla grundpriset.

Trafikverket ska under vissa förutsättningar/villkor ha möjlighet att frånträda ramavtalet. Det gäller exempelvis för framtida behov av banarbeten som inte identifierats inför tecknandet av ramavtal. Detta bör meddelas om möjligt senast i samband med den process kring planerade större banarbeten (PSB) som genomförs årligen. Trafikverket bedömer att detta till stor del kan hanteras inom ramen för den tillåtna avvikelsen. Om Trafikverket behöver frånträda ramavtalet i än större grad bör verket betala ett vite motsvarande preliminärt det dubbla grundpriset för de kapaciteter som berörs.

I tabellen nedan redovisas samlat förslag till viten för Trafikverket och järnvägsföretaget eller trafikorganisatören för det fall att man frånträdet ramavtalet.

Viten	Trafikverket	Järnvägsföretag eller trafikorganisatör
Bryter ramavtalet helt eller i delar (gäller för resterande period av ramavtalet)	Dubbla grundpriset (2x)	Halva grundpriset (0,5x)
Beställer/använder inte kapacitet i enlighet med ramavtal (enskild tågplanepperiod)	Berörs inte	Dubbla grundpriset (2x)
Erbjuder inte kapacitet i tågplaneprocessen (tågplan)	Dubbla grundpriset (2x)	Berörs inte

Tabell 12. Viten för kapacitet

### 7.4.3 Beskrivning av avtalad kapacitet

I ramavtalet framgår den avtalade kapaciteten i form av vilken del av järnvägsnätet som omfattas (sträcka och/eller geografiskt område) samt den tid som gäller (avtalslängd, avtalade tidpunkter för berörd kapacitet) samt övriga förutsättningar som gäller för den avtalade kapaciteten.

Ramavtalstiden bör som huvudprincip omfatta fem år (5 tågplanepperioder), se avsnitt 7.2.1.

Kapaciteten i ramavtalet bör uttryckas som exempelvis;

- kapacitet mellan A – B, med avgångstid kl. 11.00 ± 10 minuter eller
- kapacitet mellan A – B, med avgångstid i intervallet kl. 10.50 – 11.10 (20 minuter)

I ramavtalet avtalas om kapaciteter med grundläggande prestanda och kvalitetsvillkor. I den mån avtalsparten önskar en högre kvalitet eller prestanda får det hanteras i den årliga tågplaneprocessen utifrån de villkor som gäller enligt verkets järnvägsnätsbeskrivning för respektive tågplanepperiod.

Beroende av utbud och efterfrågan på kapaciteter kan tidsfönstret för respektive kapacitet som ingår i ramavtalet variera. Tidsfönstret för kapaciteten bör som minst vara 20 minuter och som mest uppgå till mellan 1 – 2 timmar. Slutligt ställningstagande till den enskilda kapacitetens förutsättningar måste göras utifrån en bedömning av vad som ger ett värde för järnvägsföretaget eller trafikorganisatören (utifrån analys av marknadens behov och tillgänglig kapacitet) och vad som bedöms samhällsekonomiskt effektivt.

### 7.5 Publicering

Trafikverket kommer att publicera information om de möjligheter som finns att teckna ramavtal. Av denna information kommer det bland annat att framgå vilka delar av järnvägsnätet som avses (sträckor och geografiska områden), vilka förutsättningar som i övrigt gäller för den kapacitet som avses samt villkoren för budgivning.

Publiceringen av denna information bör ske i sådan god tid att ansökan om ramavtal, kompletterande analys av vilka delar av järnvägsnätet som kan komma att omfattas av ramavtal, genomförande av en budgivningsprocess och tecknande av ramavtal hinner bli klar i god tid innan tågplaneprocessen påbörjas för det första året som ramavtalet omfattar.

Trafikverket kommer att publicera information om tecknade ramavtal i verkets järnvägsnätsbeskrivning. Detta ger möjlighet för olika aktörer att få en samlad bild av i vilken utsträckning ramavtal tecknats samt vilken kapacitet som avtalats.

## 7.6 Preliminär tidplan

Med hänsyn till att frågan om ramavtal är en ny företeelse så inleder Trafikverket det fortsatta arbetet initialt med en remissbehandling av verkets förslag. Genom en sådan behandling kan Trafikverket förankra verkets idéer, samtidigt som branschen kan lämna synpunkter på förslaget som stöd för verkets utveckling av principer för ramavtal. Därefter kan en mer ordinär utvecklingsprocess påbörjas.

Med hänsyn till att marknadsförutsättningarna är under förändring och betydelsen av att skapa tillräcklig framförhållning för aktörer i branschen och samtidigt ge bra förutsättningar för implementering av nya processer och stöd för dessa skulle det kunna vara rimligt att ramavtal tillämpas första gången för perioden 2015 – 19 (5 år). Nedan följer ett preliminärt förslag till tidplan.

	2011	2012	2013
Remiss slutrapport	Jun – Aug		
Beslut om införande	Sep		
Kompletterande utvecklingsinsatser	Okt 2011 – Sep 2012		
Publicering (erbjudande)		Sep 2012	
Ansökan om ramavtal		Nov 2012	
Kompletterande analys		Dec 2012	
Budgivning (konflikthantering)		Dec 2013 – Feb 2013	
Tecknande av ramavtal			Mar – Apr
JNB 2015 (framtagande + samråd)			Maj – Nov
JNB 2015 (beslut)			Dec

Tabell 12. Preliminär tidplan för införande av ramavtal

## 7.7 Förenklad konsekvensanalys

### 7.7.1 Trafikverket

Införande av ramavtal kommer innebära att Trafikverket får mer utvecklade och långsiktiga affärsrelationer med andra aktörer avseende kapacitet på statens järnvägsnät. Med ramavtal blir det än viktigare för Trafikverket med framförhållning i anslags-tilldelning, framför allt för drift och underhåll, för att verket ska kunna erbjuda ramavtal som också kan följas.

I och med införande av ramavtal kommer det krävas implementering av nya processer och stödsystem. Vid utveckling av verkets processer/rutiner behöver hänsyn tas till att det sannolikt handlar om samma personalkategorier som deltar i det årliga tågplanearbetet som kommer att delta i arbetet med ramavtalen.

Erfarenheterna från DB Netz visar på betydande kostnader för hantering av ramavtal samt investeringar i stödsystem för detta. Även om Trafikverket sannolikt kan lägga sig på en annan ambitionsnivå, såväl utifrån ett verksamhets- som systemperspektiv, kommer detta att innebära ökade drifts- och investeringskostnader för verket genom att rutiner och stödsystem behöver utvecklas, avtalsmodeller och ramavtal behöver

förvaltas och följas upp. De ekonomiska aspekterna kan uppvägas av de intäkter som följer av ramavtalsverksamheten (grundpris för kapaciteten).

Detta kan exemplifieras med att Trafikverket måste utveckla rutiner och stöd för att kunna göra de affärsmässiga och samhällsekonomiska bedömningar som följer av att gå in i ett ramavtal. De kapaciteter som omfattas av ramavtal måste sedan följas upp i den årliga tågplaneprocessen. Det handlar t.ex. om att kontrollera att järnvägsföretaget eller trafikorganisatören ansöker om tågläge i enlighet med ramavtalet samt att Trafikverket vid tilldelning av kapacitet (beslut om tågplan) följer de villkor som gäller enligt ramavtalet avseende exempelvis vilka delar av järnvägsnätet som berörs och att de tidsintervall (tidsfönster) som avtalats.

### **7.7.2 Järnvägsföretag och trafikorganisatörer**

Tillämpning av ramavtal kan både stödja och motverka den marknadsöppning som beslutats. Användande av ramavtal kommer sannolikt ge vissa järnvägsföretag och trafikorganisatörer mer stabila förutsättningar för en längre tidsperiod. Ramavtal kan därigenom bidra till större trygghet och stabilitet för dessa aktörer inför viktiga beslut för verksamheten, såsom beslut om investering i modernt fordonsmateriel eller medfinansiering vid investeringar i statens järnvägsnät och bidra till att aktörerna kan bedriva en effektivare verksamhet. De aktörer som ges möjlighet att teckna ramavtal får betala en avgift. Den ökade kostnaden kan hanteras genom att aktörerna har möjlighet att pröva nyttan av avtalstecknandet och om värdet av dessa rättigheter uppväger den ökade kostnaden.





<p><b>Directive 2001/14/EC</b> of the European Parliament and of the Council Article 17 (3.12.2007)</p>	<p><b>Eisenbahninfrastruktur-Benutzerverordnung</b> <b>EIBV</b> § 13 (03.06.2005)</p>	<p><b>Allgemeines</b> <b>Eisenbahngesetz (AEG)</b> (19.05.2009)</p>
<p>1. Without prejudice to Articles 81, 82 and 86 of the Treaty, a framework agreement may be concluded with an applicant.</p> <p>Such a framework agreement specifies the characteristics of the infrastructure capacity required by and offered to the applicant over a period of time exceeding one working timetable period. The framework agreement shall not specify a train path in detail, but should be such as to seek to meet the legitimate commercial needs of the applicant.</p>	<p>(1)</p> <p>Ein Betreiber der Schienenwege und ein Zugangsberechtigter können einen Rahmenvertrag über die Benutzung von Schienenwegkapazität in dem betreffenden Netz schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.</p> <p>In dem Rahmenvertrag kann für den Fall, dass bei der Netzfahrplanerstellung Anträge auf zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vorliegen, insbesondere festgelegt werden, inwieweit der BdS innerhalb der im Rahmenvertrag zu vereinbarenden Bandbreite der zu beantragenden Zugtrasse Varianten anzubieten.</p> <p>Die im Rahmenvertrag zu vereinbarende Bandbreite soll so gewählt werden, dass unter den betrieblichen Bedingungen mindestens drei Trassen zu Verfügung stehen.</p> <p>Der Rahmenvertrag darf nicht die Zuweisung einzelner Trassen regeln.</p> <p>Dem Zugangsberechtigten ist bei der Erstellung des Netzfahrplans im Rahmen der jeweils vereinbarten Bandbreite eine Zugtrasse ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens nach § 9 Abs. 6 anzubieten.</p>	<p>14a (1)</p> <p>(2)</p> <p>Jeder Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von mehr als 5 Jahren bedarf bezüglich der Laufzeit der Genehmigung durch die Regulierungsbehörde.</p>
<p>A Member State may require prior approval of such a framework agreement by the regulatory body referred to in Article 30 of this Directive</p>	<p>(2)</p> <p>Die auf Grundlage von Rahmenverträgen zu vergebenden Zugtrassen sollen 75 Prozent der Schienenwegkapazität eines Schienenweges pro Stunde nicht überschreiten. RV dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch and. ZB auch im Übrigen nicht ausschließen.</p> <p>-----</p>	<p>14d Zif. 5</p> <p>Die öffentlichen Eisenbahn haben die Regulierungsbehörde zu unterrichten über ... die beabsichtigte Entscheidung über den Abschluss von Rahmenverträgen</p>
<p>2. Framework agreements shall not be such as to preclude the use of the relevant infrastructure by other applicants or services.</p>	<p>(2)</p>	
<p>3. A framework agreement shall allow for the amendment or limitation of its terms to enable better use to be made of the railway infrastructure.</p>		

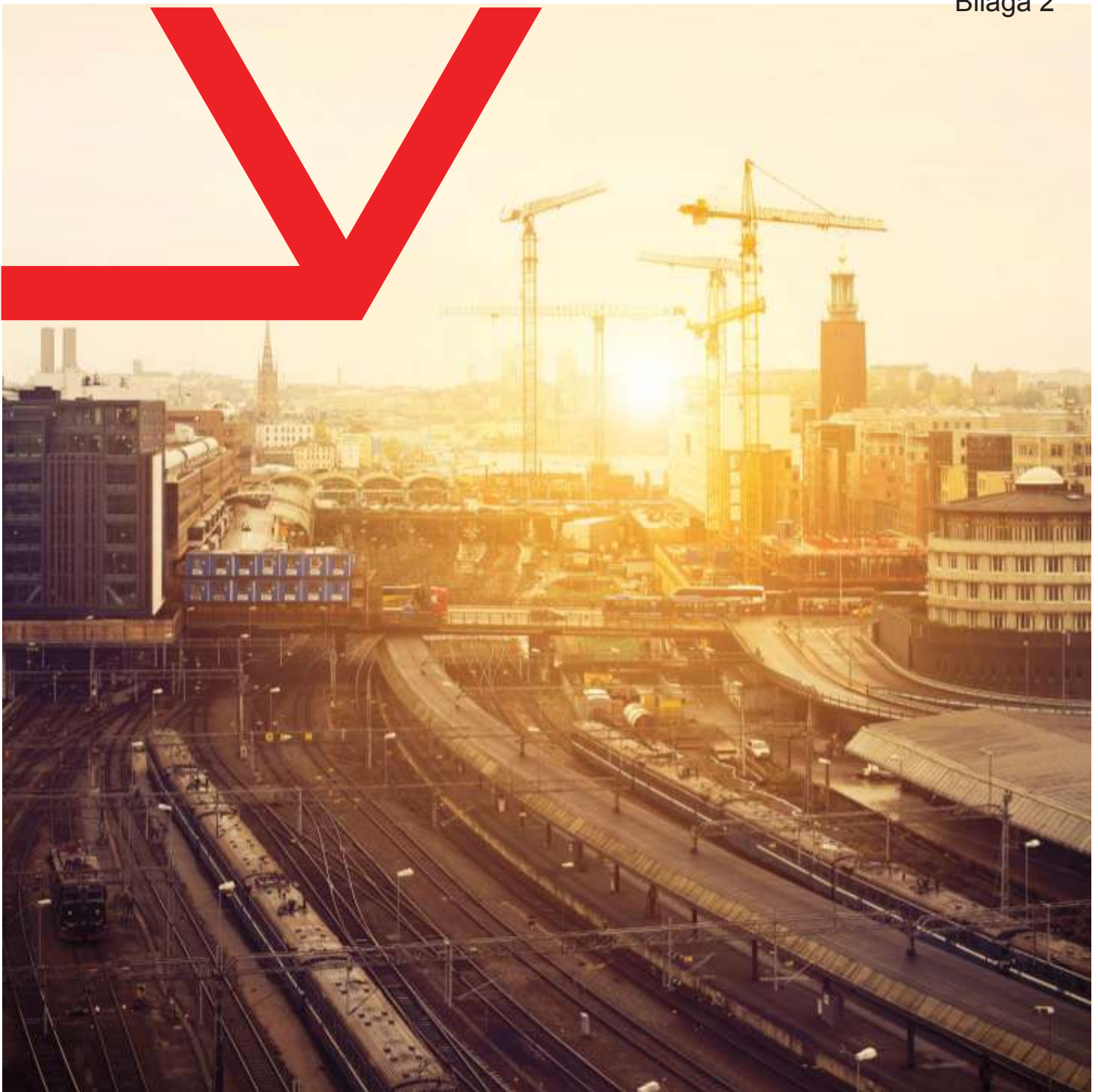
	<p><b>Directive 2001/14/EC</b> of the European Parliament and of the Council Article 17 (3.12.2007)</p>	<p><b>Eisenbahninfrastruktur-Benutzerverordnung</b> <b>EIBV</b> § 13 (03.06.2005)</p>	<p><b>Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)</b>  (19.05.2009)</p>
--	---	---	---

4	<p>The framework agreement may contain penalties should it be necessary to modify or terminate the agreement.</p>	(3)	<p>Im Rahmenvertrag sind Regelungen über dessen Änderung oder Kündigung vorzusehen. Es können für diese Fälle auch Vertragsstrafen vereinbart werden.</p>	
5	<p>Framework agreements shall in principle cover a period of five years, renewable for periods equal to their original duration.</p> <p>The infrastructure manager may agree to a shorter or longer period in specific cases.</p> <p>Any period longer than five years shall be justified by the existence of commercial contracts, specialised investments or risks.</p>	(5)  (4)	<p>Rahmenverträge sollen grundsätzlich eine Laufzeit von 5 Jahren haben. Satz 1 gilt nicht für Rahmenverträge mit Zugangsberechtigten nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 des AEG</p> <p>Rahmenverträge dürfen, soweit diese Verordnung nichts anderes bestimmt, nur bis zum Ende einer Netzfahrplanperiode abgeschlossen werden. Eine Rahmenfahrplanperiode hat eine Dauer von 5 Jahren. Die erste Rahmenfahrplanperiode endet mit dem Wechsel des Netzfahrplans im Jahr 2010.</p> <p>-----</p>	<p>14 a (2)</p> <p>Jeder Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren bedarf bezüglich der Laufzeit der Genehmigung durch die Regulierungsbehörde. Die Genehmigung ist zu erteilen bei einer Laufzeit bis zu zehn Jahren bei Nachweis vertraglicher Bindungen, besonderer Investitionen oder sonstiger vergleichbarer Risiken.</p>
	(7)	<p>Rechtzeitig vor Beginn einer Rahmenfahrplanperiode haben die Betreiber der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 (Zusammenarbeit BdS) einen gemeinsamen Zeitraum festzulegen, binnen dessen Zugangsberechtigte Anträge auf Abgabe eines Angebotes zum Abschluss eines Rahmenvertrages stellen können. Beginn und Ende des Zeitraums sind nach § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen.</p> <p>Über Anträge auf Abgabe eines Angebotes zum Abschluss eines Rahmenvertrages darf ein Betreiber der Schienenwege nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.</p>		
	(8)			

	<p><b>Directive 2001/14/EC</b> of the European Parliament and of the Council Article 17 (3.12.2007)</p>	<p><b>Eisenbahninfrastruktur-Benutzerverordnung</b> EIBV § 13 (03.06.2005)</p>	<p><b>Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)</b> (19.05.2009)</p>
<p>5a</p> <p>For services using specialised infrastructure referred to in Article 24 which requires substantial and long-term investment, duly justified by the applicant, framework agreements may be for a period of 15 years.</p> <p>Any period longer than 15 years shall be permissible only in exceptional cases, in particular where such investment is covered by contractual commitments including a multi-annual amortisation plan.</p> <p>The applicant's requirements may in this case call for detailed definition of the capacity characteristics – including the frequency, volume and quality of train paths – which are to be provided to the applicant for the duration of the framework agreement.</p> <p>The infrastructure manager may reduce reserved capacity which, over a period of at least one month, has been used than threshold quota provided for in Article 27.</p>	<p>14 a (2)</p>	<p>Die Genehmigung ist zu erteilen bei einer Laufzeit</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.....</li> <li>2. bis zu 15 Jahren, sofern der Rahmenvertrag über Verkehrsleistungen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG geschlossen werden soll, bei Nachweis erheblicher und langfristiger Investitionen, die dem Rahmenvertrag zu Grunde liegen,</li> <li>3. von mehr als 15 Jahren, sofern der Rahmenvertrag über Verkehrsleistungen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG geschlossen werden soll, bei Nachweis umfangreicher und langfristiger Investitionen, sofern die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mindestens den Zeitraum des Rahmenvertrages umfassenden Abschreibungsplans, einhergehen.</li> </ol>	

	<p><b>Directive 2001/14/EC</b> of the European Parliament and of the Council Article 17 (3.12.2007)</p>	<p><b>Eisenbahninfrastruktur-Benutzerverordnung</b> EIBV § 13 (03.06.2005)</p>		<p><b>Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)</b> (19.05.2009)</p>
--	---	--	--	--

6	<p>As from 1 January 2010, an initial framework agreement may be drawn up for a period of five years, renewable once, on the basis of the capacity characteristics used by applicants operating services before 1. January 2010, in order to take account of specialised investments or the existence of commercial contracts. The regulatory body referred to in Article 30 shall be responsible for authorising the entry into force of such an agreement.</p>	<p>-----</p>	38 (8)	<p>Ab dem 1. Januar 2010 kann für Zugtrassen auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24 der Richtlinie 2001/14/EG, die von Antragstellern genutzt werden, die bereits vor dem 31. Dezember 2009 auf diesen Zugtrassen Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, ein einmalig verlängerbarer Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren geschlossen werden. Wird die Möglichkeit einer Verlängerung vereinbart, bedarf der Rahmenvertrag insoweit der Genehmigung der Regulierungsbehörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn vertragliche Bindungen oder besondere Investitionen nachgewiesen werden. Die Sätze 2 und 3 gelten nicht für Rahmenverträge mit Zugangsberechtigten nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4.</p>
	<p>While respecting commercial confidentiality, the general nature of each framework agreement shall be made available to any interested party.</p>	<p>Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, die wesentlichen Merkmale jedes Rahmenvertrages anderen Zugangsberechtigten auf Verlangen offen zu legen. Dies kann auch durch Einstellung in das Internet erfolgen. In diesem Fall ist die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.</p>		



## Rapport:

# Samhällsekonomiska effekter till följd av ramavtal för tågtrafik

Utredning på uppdrag av Trafikverket



Titel: Samhällsekonomiska effekter till följd av ramavtal för tågtrafik

Objektnr: 107061101

Beställare: Anders Svensson, Trafikverket

Konsult: **Vectura Consulting AB**  
Box 46  
171 11 Solna  
Besök: Svetsarvägen 24  
[www.vectura.se](http://www.vectura.se)

Utredningsledare: Roger Nordefors

Utredare: Martin Sandberg

## Innehåll

Sammanfattning och slutsats .....	4
1. Inledning .....	5
1.1. Bakgrund .....	5
1.2. Frågeställning.....	6
1.3. Avgränsning och metod .....	6
2. Vad innebär samhällsekonomisk effektivitet? .....	7
3. När behövs ramavtal? .....	8
4. Tre scenarios .....	10
4.1. Regionaltågstrafiken i Mälardalen .....	10
4.1.1. Prissatta effekter .....	10
4.1.2. Icke prissatta effekter .....	10
4.1.3. Samlad effektbedömning .....	11
4.2. Flygtågen till Arlanda .....	11
4.2.1. Prissatta effekter .....	12
4.2.2. Icke prissatta effekter .....	12
4.2.3. Samlad effektbedömning .....	12
4.3. Malmtågen på Malmbanan .....	12
4.3.1. Prissatta effekter .....	13
4.3.2. Icke prissatta effekter .....	13
4.3.3. Samlad effektbedömning .....	13
5. Fortsatt arbete .....	14

## Sammanfattning och slutsats

Samhällsekonomisk effektivitet är det samlade värdet av de effekter som uppstår till följd av en åtgärd, t.ex. tecknandet av ett ramavtal. Värdet av åtgärden styrs av hur vida den bidrar till att uppfylla de mål samhället satt för utnyttjande av transportsystemet. Problemet vid utvärderingar är att målen många gånger är svåra att värdera.

Med en snävare tolkning av begreppet samhällsekonomiskt effektiv, där den största nyttan genereras av det tåg som kan kopplas till högst betalningsvilja, högsta tidsvärdena och den största intäktspotentialen, blir kapacitetstilldelningsprocessen självreglerande. Vid konflikter mellan två ansökande kommer alltid de tåg med högst beräkningsbar nytta att vinna. Om annan aktör vid kapacitetsbrist tillåts teckna ramavtal, innebär det enligt denna tolkning, en samhällsekonomisk förlust. Den här tolkningen av begreppet kan möjligen vara tillämpbar när olika kommersiella trafikupplägg jämförs.

För en rättvisande jämförelse mellan exempelvis kommersiell trafik och samhälls-subventionerad trafik krävs en vidare tolkning som även omfattar nyttor som uppstår genom t.ex. systemeffekter eller regionala samhällseffekter. Denna rapport har en ansats att utvärdera en bredare tolkning av samhällseffekterna. I och med det framträder ett samband mellan de transportpolitiska målen, järnvägs- och lag om kollektivtrafik. Ur detta perspektiv blir samhällsnyttan med ramavtal tydligare och möjligheten att utveckla de långsiktiga planeringsförutsättningarna goda.

Denna utredning har identifierat tre situationer när ramavtal kan vara användbart som verktyg för att nå högre samhällsekonomisk effektivitet. Dessa är:

- När ramavtal kan utnyttjas för att säkerställa en för samhället viktig transportfunktion.
- När ramavtal kan kopplas till en motprestation, exempelvis större investeringar som gynnar flera aktörer (jämför Arlandabanan).
- När ramavtal kan formuleras så att marknaden för järnvägstransporter blir attraktiv för fler aktörer och därigenom kan verka för en ökad konkurrens.

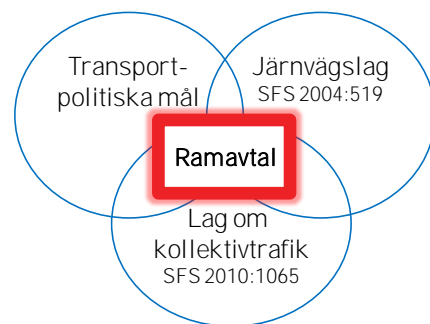
Avslutningsvis konstatera vi att det finns en konflikt mellan, å ena sidan de långsiktiga transportpolitiska målen, å andra sidan Järnvägsnätetsbeskrivningen med den årliga tilldelningen av tåglägen. Ramavtal för kapacitet för flera år skulle kunna fungera som en sammanhängande länk mellan dessa. Det är dock oklart om dagens tilldelningsprocess och de lagar som styr denna tillåter ett tecknande av ramavtal. Innan tecknandet av ramavtal möjliggörs måste därför planeringsförutsättningar ses över och anpassas.



## 1. Inledning

### 1.1. Bakgrund

De transportpolitiska målen, järnvägslagen och kollektivtrafiklagen eftersträvar någon form av samhällsekonomisk effektivitet. Andemeningen är förmodligen den samma även om definitionen av vad som är samhällsekonomiskt effektivt är oklar. Den grundläggande tanken är i princip en situation då samhällets tillgängliga resurser fördelas så det ger högre nytta för någon utan att någon annan får det sämre. Denna tanke uttrycks i järnvägslagen som att ramavtal får inte utformas "så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen". Motsvarande förhållande på längre sikt finns inom kollektivtrafiklagen avseende allmän trafikplikt för regional kollektivtrafik.



**Figur 1.** Sambandet mellan transportpolitiska mål, järnvägslag och lag om kollektivtrafik.

Vi ser dock ett samband mellan de tre kravställare. De transportpolitiska målen tydliggör de övergripande riktlinjerna för hur järnvägen ska utvecklas. Kollektivtrafiklagen innehåller krav på trafikförsörjningsprogram som ska tydliggöra varje regions behov av järnvägstransporter. Slutligen, järnvägslagen ställer krav på hur kapaciteten på järnvägen kan tilldelas på kort sikt och där ramavtal uttrycker en mer långsiktig hållning. De gemensamma nämnarna är att alla dessa tre kravställare har en inriktning och ambition mot ett långsiktigt hållbart järnvägstrafiksystem på en avreglerad marknad. Ramavtal kan i detta sammanhang vara den form som binder ihop de transportpolitiska målen och kollektivtrafiklagen med järnvägslagen.

En relevant frågeställning för transportmarknadens aktörer är när det kan vara intressant att teckna ramavtal och vid vilka tillfällen det är lämpligt. En tydlig indikation är att järnvägsföretag och auktoriserade sökande oftast efterfrågar ramavtal när det uppstår kapacitetsbrist. Exempelvis att vidmakthålla ett pendeltågssystem med taktfasta tidtabeller i trafikintensiva områden eller som en robust länk i en tidskritisk godslogistisk kedja. Detta perspektiv bygger i huvudsak på att försäkra sig om tillgången på kapacitet för befintlig tågtrafik och en garanterad avkastning på gjorda och framtida investeringar.

Med dagens transportpolitiska riktning kan det antas att ambitionen med ramavtal bör formuleras så att det gynnar avregleringen av tågtrafikmarknad. Ur detta perspektiv är ramavtalet mer eller mindre oberoende av kapacitetssituationen. Andra faktorer som berikar en väl fungerande och avreglerad transportmarknad blir intressantare, t.ex. vid introduktion av nya trafikupplägg eller när nya aktörer vill etablera sig. Det kan även handla om att uppmuntra teknikutveckling eller säkerställa järnvägen som en fungerande logistisk länk för näringslivet i ett intermodalt transportsystem. Inom kollektivtrafiken finns ambitionen att öka andelen arbetspendling (mål om fördubbling) där rätt utformade ramavtal kan medverka till att underlätta överflyttning från andra transportslag och säkerställa avtal om allmän trafikplikt. Ramavtalen i dessa fall får formen av understödande karaktär, tills dess en verksamhet kan anses etablerad och en konkurrensliknande situation infinner sig.

## 1.2. Frågeställning

Den fråga som ska besvaras i den här utredningen är **"Kan ramavtal om kapacitet för flera år bidra till att skapa samhällsekonomisk effektivitet?"**

För att svara på frågan måste innebörden av samhällsekonomisk effektivitet tydliggöras. Förenklat sett kan den tolkas på två vis. Antingen utifrån ett snävare perspektiv där enbart beräkningsbara och prissatta effekter jämförs eller utifrån ett bredare systemperspektiv där både prissatta och icke prissatta effekter bedöms. Vi har valt att arbeta vidare med den bredare tolkningen av begreppet samhällsekonomiskt effektivt då denna antas bättre stämmer överens med intentionerna i de transportpolitiska målen.

## 1.3. Avgränsning och metod

Utredningen bygger till stora delar på redan befintlig kunskap. Den stora arbetsinsatsen har legat i att tydliggöra och förklara de förhållanden vi analyserat. I utredningen har vi inte genomfört några beräkningar för att kvantifiera de samhällsekonomiska effekterna.

Den jämförelse som görs i utredningen sker mellan dagens princip för tilldelning av tåglägen (JA) och densamma kompletterad med möjligheten att söka ramavtal om kapacitet för flera år (UA).



**Figur 2.** I utredningen utgår vi från dagens tilldelningsprocess (JA) och jämför den med möjligheten att söka ramavtal (UA).

Tre scenarios har analyserats för att tydliggöra vilka effekter/värden som kan uppstå alternativt gå förlorade. De tre scenarierna är:

- Regionaltågstrafik i Mälardalen
- Flygtågerna mellan Stockholm och Arlanda
- Malmtågerna på Malmbanan

## 2. Vad innebär samhällsekonomisk effektivitet?

Samhällsekonomisk effektivitet är det samlade värdet av de effekter som uppstår till följd av en åtgärd, t.ex. tecknandet av ett ramavtal. Värdet av åtgärden blir större när den bidrar till uppfyllelse av de mål samhället satt för utnyttjande av transport-systemet. Problemet är att målen många gånger är svåra att värdera.

Järnvägslagen uttrycker att tilldelningen av kapacitet ska ske på ett sådant sätt att det medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen (Järnvägslag, 6 kap. 3 §). Lagen saknar dock en tydlig definition av vad som avses med samhälls-ekonomiskt effektiv.

Begreppet återkommer även i det övergripande transportpolitiska målet. Där står "*Det övergripande mål för transportsystemet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*". Även här saknas det en tydlig definition av innebörden.

Kollektivtrafiklagen är ännu mer diffus när det gäller samhällsekonomisk effektivitet eftersom det inte uttryckligen nämns i lagen. Däremot finns en del indirekta kopplingar, bl.a. att "*Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper*." (Lag om kollektivtrafik, 2 kap. 13 §).

Vid planering av nyinvesteringar i järnvägen tillämpar Trafikverket samhälls-ekonomiska kalkyler för att tydliggöra en åtgärds nettonuvärdeskvot (NNK) vilken kan likställas med dess samhällsekonomiska effektivitet. I Trafikverkets handbok (se BVH

706) beskrivs de prissatta effekter som ska ingå i kalkylen. Kalkylen redovisas för ett antal delposter. I punktlistan nedan finns "standarduppsättningen" för de "prissatta effekter" som ingår i kalkylen.

- Effekter för resenärer (t.ex. restid)
- Effekter för godskunder (t.ex. transporttid)
- Effekter för operatörer (t.ex. operativa kostnader)
- Budget effekter (t.ex. skatteeffekter)
- Externa kostnader (t.ex. olyckor)
- Drift/underhåll/slitage

Beräkningen av nettonuvärdeskvoten har fått kritik för att den är allt för snäv i sin tolkning och utelämnar viktiga nyttor. Det pågår också forsknings- och utvecklingsarbeten för att bredda bedömningsunderlaget. Bl.a. utvecklas modeller (Samlok, Dynlok, Samocca etc) för beräkning av dynamiska effekter i samhället. Även en tydligare värdering av kapacitetseffekter efterfrågas (se. regeringsuppdraget för ökad kapacitet i järnvägsnätet, 2011-03-10).

Med hänsyn till behovet av ett bredare bedömningsunderlag kompletteras den samhällsekonomiska investeringskalkylen numera med en effektbedömning för "**icke prissatta effekter**". Vilka effekter som är av intresse varierar från fall till fall. Kopplat till frågan om ramavtal för kapacitet och de tre scenarios vi valt att analysera är vår bedömning att följande poster bör ingå:

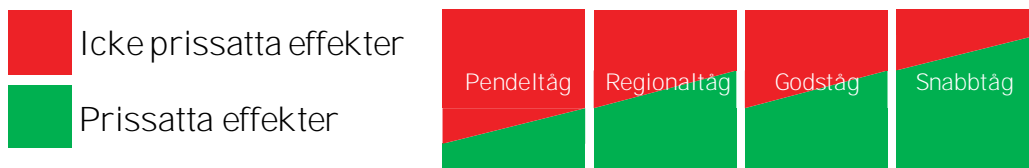
- Värdet av långsiktiga planeringsförutsättningar:
  - Tydliggör operatörens risktagande och ansvar
  - Tydliggör Trafikverkets ansvar
  - Tydliggör transportköparens förutsättningar
- Kundvärdet av en tydlig produkt
- Systemnyttor kopplat till trafik med ramavtal
- Värdet av effektivare kapacitetsutnyttjande:
  - Robusthet
  - Flexibilitet
  - Minskad restidsosäkerhet
- Regionala samhällseffekter

### 3. När behövs ramavtal?

Beroende på vilken trafikfunktion som värderas bör olika stor hänsyn tas till de prissatta respektive icke prissatta effekterna. En tydlig jämförelse kan göras mellan pendeltågstrafiken i Stockholm och snabbtågstrafiken på stambanorna. Båda trafikuppläggen fyller viktiga funktioner och skapar stora nyttor. Pendeltågens nyttor utgörs

dock till stor del av icke prissatta effekter som arbets- och bostadsmarknadseffekter medan snabbtågens nytta till stor del utgörs av prissatta effekter som restidsvinster och biljettintäkter.

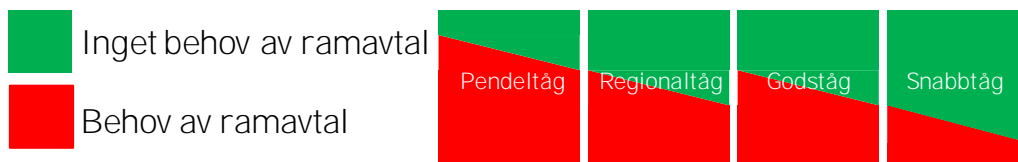
De icke prissatta effekterna ska dock tolkas med viss försiktighet då de till viss del kan utgöra en dubbelräkning av de prissatta effekterna.



**Figur 3.** Illustrerar hur stor del av samhällsnytta för olika trafikfunktioner som utgörs av prissatta respektive icke prissatta effekter.

Vid utvärderingen av hur vida ramavtal kan bidra till att skapa samhällsekonomisk effektivitet eller ej är vår bedömning att hänsyn också bör tas till de icke prissatta effekterna. Detta innebär dock att värderingen av de effekter som genereras blir svårare att tolka.

Ur ett operatörs- eller trafikhuvudmannaperspektiv uppstår viljan att teckna ramavtal när det finns ett behov av att säkerställa att den egna trafiken får plats på spåren. Deras behov ska dock ses om ett sekundärt behov. För att skapa samhällsekonomisk effektivitet måste en bredare ansats tas. Behovet av ett ramavtal kan då antas uppstå när samhället bedömer det viktigt att gynna en viss transportfunktion genom att t.ex. säkerställa att utrymme finns på spåren. Vår bedömning är därför att ramavtalet framförallt kommer att behövas för att säkerställa transportfunktioner som av egen kraft inte kan hävda sig på den kommersiellt avreglerade marknaden.



**Figur 4.** Ur ett samhällsperspektiv bedömer vi att behovet av ramavtal är större när trafikfunktionen inte kan säkerställas på kommersiella grunder.

## 4. Tre scenarios

För att åskådliggöra vilka samhällsekonomiska effekter som kan uppstå vid tecknande av ett ramavtal utgår vi här från tre scenarios. Gemensamt för de tre scenarierna är att efterfrågan på tåglägen antas vara större än tillgången, dvs. ramavtalen tecknas i en situation med kapacitetsbrist.

### 4.1. Regionaltågstrafiken i Mälardalen

Inom MÅLAB (Mälardalstrafiken AB) pågår utredningar om hur ett regionaltågssystem i Mälardalen skulle kunna utformas. Som en del i utredningen görs en fordonsutredning där bl.a. kostnad för inköp och drift av egna fordon studeras. MÅLAB ägs av länstrafikbolagen i Mälardalen och ska en politisk enighet nås om inköp av fordon kommer sannolikt en försäkran om utrymme på spåren (ramavtal) att efterfrågas. Ramavtalen möjliggör en långsiktig uppbyggnad av resandemarknaden och en rad följd effekter i samhället kan förväntas.

Ett sannolikt alternativ till MÅLABs trafik är att den drivs vidare på ett liknande sätt som dagens trafik, dvs. SJ eller annat järnvägsföretag kör trafiken och samhället köper till de avgångar som anses behövas men ej är kommersiellt lönsamma. Kritiken mot SJs nuvarande upplägg har bl.a. varit bristande insyn i planeringen av trafiken, att möjligheterna att påverka trafikens utformning är begränsade och återkommande utbudsförändringar. I sammanhanget kan även bristen på konkurrens mellan flera järnvägsföretag uppfattas som ett problem. Men också den uppenbara risk som finns att de regionala tågen trängs undan av annan kommersiell trafik som antas ha ett högre samhällsekonomiskt värde.

#### 4.1.1. Prissatta effekter

Det finns inget som talar för några större förändringar av restiderna om MÅLAB tilläts teckna ramavtal. Däremot kan utbudet förtätas och bättre anpassas till resenärernas behov (t.ex. fler avgångar under högtrafik) vilket i sig värderas som en restidsvinst. Utbudsökningen leder sannolikt till att fler kommer resa med tågen och biljettintäkterna kan därför komma att öka. Det är dock osäkert om dessa vinster väger upp de ökade operativa kostnaderna den utökade trafiken medför. Ramavtalets budgeteffekter, externa effekter och effekt på drift/underhåll/slitage kan antas bli marginella.

#### 4.1.2. Icke prissatta effekter

Ramavtalet skulle framförallt ge MÅLAB den ekonomiska trygghet som krävs för en omfattande investering i fordon. Ur ett resenärsperspektiv bidrar ramavtalet till att skapa en tydlig och långsiktig produkt. Detta ökar trafiksystemets attraktivitet och underlättar för t.ex. arbetspendling över längre avstånd. Därmed kan också regionala effekter som arbets- och bostadsmarknadseffekter förväntas uppstå.

Ett ramavtal för regionaltåg i Mälardalen skulle av kapacitetsskäl i praktiken slå undan förutsättningarna för konkurrens på flera av de banavsnitt som i dag är enkelspåriga (t.ex. Nyköpingsbanan och Svealandsbanan). Ramavtalet skulle även ge stora systemfördelar och därmed begränsa möjligheten för andra aktörer att konkurrera på marknadsmässiga villkor. Situationen påminner dock om nuläget där SJ (på en avreglerad marknad) är den helt dominerande aktören för regionaltågstrafik på banorna in mot Stockholm och övriga aktörer har svårt att slå sig in. Om däremot flera nya aktörer i framtiden lyckas etablera sig i Mälardalen kan konkurrens om trafiken uppstå. Ett ramavtal skulle då kunna begränsa de positiva effekterna av detta.

#### 4.1.3. Samlad effektbedömning

Även om marknaden för persontrafik idag är avreglerad så har få eller inga nya kommersiella aktörer etablerat sig i Mälardalen. Det innebär att den konkurrens som eftersträvas med avregleringen inte har uppstått. Om ramavtalet utvärderas mot nuläget är det därför tveksamt om det kan ses som konkurrenshämmande och därmed till en nackdel för resenär och samhälle. På en "mogen" marknad med flera nya aktörer blir effekten av ett ramavtal möjligheten en annan.

Ramavtal för regionaltåg i Mälardalen kan knappast motiveras utifrån de prissatta effekterna. Om däremot de icke prissatta effekterna ingår i bedömningen blir samhällsnyttan större och det finns tydliga motiv för ett ramavtal. Utformningen av MÅLAB:s trafik och alternativet (en utveckling baserad på dagens trafik med SJ som enda operatör eller ett alternativ med flera nya aktörer) måste dock studeras närmre innan ett tydligare svar kan ges.

## 4.2. Flygtågen till Arlanda

Flygtåget till Arlanda marknadsförs under namnet Arlanda Express och Arlandabanan ägs och förvaltas av Arlanda Infrastructure AB. Privata investeringspengar användes för att bygga banan och stationsanläggningar. Som motprestation tecknades ett avtal med A-Train AB avseende ansvar för drift och underhåll av banan samt ett garanterat utrymme på banan för att bedriva flygpendeltrafiken mellan Stockholm C och Arlanda flygplats. Idag är resandet med tåg till och från Arlanda omfattande och A-Train har i praktiken ramavtalsliknande villkor för att bedriva trafik. Samtidigt ifrågasätts rimligheten i att staten överlämnat rätten att bestämma över en spåranläggning av så pass stort regionalt och nationellt intresse. Ämnet är ytterst aktuellt eftersom A-Train vill sanktionera rätten till kapacitet i avtalet vilket gör att villkoren blir intressant att utvärdera ur ett ramavtal perspektiv.

Dåvarande Banverket gjorde i samband med utredningsarbetet om Arlandabanan en samhällsekonomisk kalkyl. Kalkylen visade att nettonuvärdeskvoten skulle bli negativ. Utan det avtal som gett A-Train rätt till viss kapacitet är det därför tveksamt om Arlandabanan över huvud taget hade byggts. Avtalet har därmed använts för att

säkerställa att de privata pengar som investerades ger avkastning (genom bl.a. biljettintäkter).

I utvärderingen nedan av A-Trains avtal har vi vägt in den motprestation byggandet av Arlandabanan innebar.

#### 4.2.1. Prissatta effekter

Det tog nästan tio år efter trafikstart innan A-Train kunde redovisa en företags-ekonomisk vinst. Under tiden har dock resandet med tåg till och från Arlanda utvecklats snabbare än Banverket förutspådde. I dag stannar i princip all kommersiell persontrafik vid Arlanda. Stora restidsvinster skapas när resenärer har kunnat välja tåg istället för buss eller bil.

#### 4.2.2. Icke prissatta effekter

Arlanda är i dag en lokal, regional och nationell nod av stort värde. Exploateringar i Arlandas närområden visar tydligt på värdet av god tillgänglighet till flygplatsen och de arbetsmarknadsområden som växer upp i dess närhet. Avtalet med A-Train möjliggjorde byggandet av Arlandabanan och regionala aktörer framhåller ofta värdet av snabba tågförbindelser till och från Arlanda.

Värdet av de icke prissatta effekterna för den trafikfunktion A-Train fyller kan dock antas vara mindre. En av framgångsfaktorerna med A-Trains trafik är dock den tydliga och attraktiva produkten. Alltid samma tåg, egen plattformar, hög turtäthet, korta restider, m.m. Det är mycket tveksamt om samma trafikupplägg skulle gått att bygga upp och samma resandeutveckling uppnåtts om kapaciteten enbart tilldelades på årsbasis utan hänsyn till statens avtal med A-Train.

#### 4.2.3. Samlad effektbedömning

Om byggandet av Arlandabanan ingår i bedömningen av avtalet med A-Train har det sannolikt varit samhällsekonomiskt effektivt. Om avtalet utvärderas enbart utifrån den trafikfunktion det möjliggör blir bedömningen svårare. Idag är det kapacitetsbrist på Arlandabanan och ytterspårerna mellan Skavstaby och Stockholm C. Det kan då ifrågasättas om det är samhällsekonomiskt effektivt att prioritera förhållandevis kortväga resor (mellan Stockholm – Arlanda) framför annan trafik som dessutom fyller en funktion på den regionala och långväga marknaden.

### 4.3. Malmtågen på Malmbanan

Gruvindustrin i Kiruna och Malmfälten är beroende av järnvägstransporterna för utskeppning av järnmalm i Narvik och Luleå. Stora investeringar har gjorts i bl.a. gruv- och hamnanläggningar, fordon och infrastruktur. Med stigande malmpriser ökar intresset och det finns omfattande planer på att utöka gruvverksamheten samtidigt som nya etableringar påbörjat malmbrytning i området kring Pajala. Transporterna



från de nya gruvorna kommer gå med tåg till Narvik varför kapacitetsbrist på Malmbanan sannolikt förr eller senare kommer att uppstå.

Hur kan ramavtal för tågägen styra och påverka förutsättningarna och därmed utfallet av de samhällsekonomiska nyttorna? För såväl den etablerade som tillkommande malmtrafiken är det intressant att säkerställa en långsiktigt hållbar transportlänk på järnväg från gruva till hamn och vidare. För den nyttillkomna trafiken innebär det också att klara de höga inträdeskraven i form av mycket stora investeringar. Svårigheten i att beräkna nyttorna uppstår när två eller flera helt kommersiella aktörer med samma typ av gods gör anspråk på samma spårkapacitet. Möjligen kan det finnas en öppning i konkurrenslagstiftningen som kan särskilja två kommersiella aktörer åt.

#### 4.3.1. Prissatta effekter

Malmbanan är i princip dedikerad för LKABs malmtransporter. Persontrafiken har mer eller mindre fått stå åt sidan för utvecklingen av tyngre och längre godståg. Som enskild aktör har det varit möjligt att beräkna de prissatta effekterna även om en positiv NNK är svår att uppnå för godstransporter enligt kalkylmodellen.

Denna situation håller nu på att brytas upp när nya aktörer med samma produkter ska konkurrera om kapaciteten på banan. I det scenariot är det i princip omöjligt att skilja aktörerna åt enligt modellen för prissatta effekter.

#### 4.3.2. Icke prissatta effekter

Hela samhällen flyttas, nya arbets- och bostadsmarknader skapas, regionen utvecklas med stöd från EU-strukturfonder, statliga anslag och privata medel. De icke prissatta effekterna är omfattande och blir därmed också oöverskådliga och mycket svåra att värdera.

#### 4.3.3. Samlad effektbedömning

Det orimliga i hela gruvindustrins etableringsprocess är att järnvägen blir flaskhalsen för hela samhällsutvecklingen eftersom infrastrukturen inte kan erbjuda den tillgänglighet som efterfrågas och kapacitetstilldelningsprocessen inte kan skilja aktörerna åt. Samhällets och företagets kostnader och intäkter är omfattande för regionens utveckling. Ramavtal som möjliggör och säkerställer malmtrafiken, oavsett företag, skulle kunna vara en tänkbar lösning. På så sätt kan utrymme på banan säkerställas för funktionen tunga och långa godstransporter.

## 5. Fortsatt arbete

Dagens prioriteringskriterier och den årliga tilldelningen av kapacitet resulterar i en till viss mån orättfärdig tilldelning. Även juridiken lämnar en otydlig vägledning när den hänvisar till samhällsekonomisk effektivitet. Avgörande för ett effektivare utnyttjande av dagens järnväg är därför att samhällets mål för hur infrastrukturen ska utnyttjas tydliggörs.

Vår bedömning är att förhållandet mellan de transportpolitiska målen och Järnvägsnätsbeskrivningen kan stärkas samt att kapacitetstilldelningsprocessen med fördel kan utvecklas med ett funktionellt perspektiv på tågtrafiken. Ramavtalen kan då bli ett verktyg för att säkerställa långsiktighet vid planering och utnyttjande av infrastruktur och fordon.

Med avstamp i dagens trafik och infrastruktur kan en fortsatt utredning visa på hur en anpassning av Järnvägsnätsbeskrivningen och hur en modifiering av tilldelningsprocessen kan påverka kapacitetsutnyttjande och möjlighet att tillmötesgå efterfrågan för olika trafikfunktioner. Ett lämpligt utredningsområde kan i detta sammanhang vara Södra stambanan med trafik Stockholm och Malmö.

Vectura är marknadsledande teknik konsulter inom transportinfrastruktur och rörelseplanering. Vectura löser komplexa transportutmaningar och står för ett unikt kunnande i samspelet mellan transportslagen. Vi hjälper våra kunder att utveckla hållbara transportsystem och erbjuder tjänster inom utredning och analys, projektering, bygg- och projektledning samt drift och underhåll.

Vi är 1100 konsulter och finns på 40 orter i Sverige samt i Köpenhamn.

[www.vectura.se](http://www.vectura.se)

**Vectura**



Tabellen nedan ger en översiktlig bild av i vilken omfattning som ramavtal tillämpas i Europa. Tabellens innehåll är framtagen och avstämd i RNE Legal Matters Working Group (mars 2011).

Company	Does your company offer Framework Agreements (FA) on national level?	If yes, what is their impact and the benefit up to now?	If yes, which fees (e. g. for application or reservation) and/or penalties are asked for?
DB Netz, <i>Tyskland</i>	Yes, since 2006	Conflicts can be solved prior to construction annual timetable	Penalty for reduction of capacity
JBV, <i>Norge</i>	Yes, 1 FA (Airport Express)		No payment
ProRail, <i>Nederländerna</i>	Yes, one in negotiation		Yearly fees for special path
RFF, <i>Frankrike</i>	Yes		
SZDC, <i>Tjeckien</i>	Yes, offered for 5 years, no demand up to now but 3 new demands		High penalties
VPE, <i>Ungern</i>	See MAV		
ZSR, <i>Slovakien</i>	Yes, but no demand		No penalties
Swiss Path, <i>Schweiz</i>	No		
SBB Infra, <i>Schweiz</i>	No		
Trafikverket, <i>Sverige</i>	No		
RFI, <i>Italien</i>	Yes, 2 FA	Investment can be planned	
Infrabel, <i>Belgien</i>	No, negotiations are starting		
MAV, <i>Ungern</i>	Yes, 1 FA		
Network Rail, <i>Storbritannien</i>	Yes, almost all RUs	Maintenance work can be planned, more certainty for RUs	Annual fee

*RNE Legal Matters Working Group, Framework Agreements, Bryssel meeting mars 2011.*



**DB NETZE**



**Framework Agreements**  
Basics and current situation in Germany

DB Netz AG
Claus Kandels
Leiter Kundencenter Netzfahrplan
Stockholm, 04.03.2011

**DB NETZE**

**Agenda**

- Basics**
  - Legal Framework and its fulfillment
  - Content of a Framework Agreement (FA)
- Current situation**
  - Statistics
  - Issues for discussion

Framework Agreements in Germany, March, 2011 2

## Since 2006 DB Netz AG is offering Framework Agreements (FA) to all authorized applicants



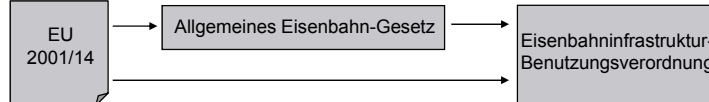
### Framework Agreement - Overview

#### Cornerstones

- DB Netz AG is offering Framework Agreements for a midterm and longterm use of infrastructure capacity
- FAs do not ensure a specific train path, but a „band of capacity“, in which a train path will be realized if requested for a working timetable period
- The minimum term of a FA is two working timetable periods, the maximum term is in general five years, but even longer with additional requirements
- FAs are effective only once a year: in case of conflicts during the construction of the working timetable
- For all authorised applicants the same model contract is in use, differences are only in the contracted capacities



#### Legal Framework



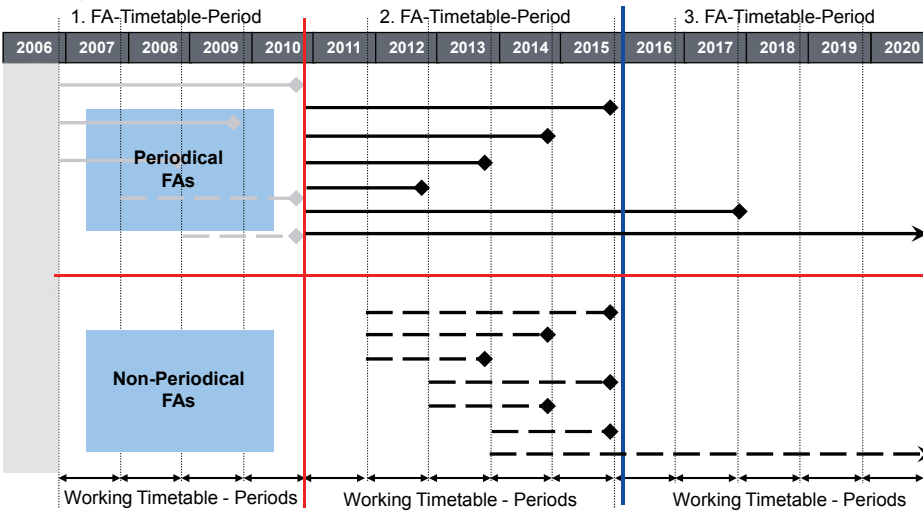
Framework Agreements in Germany, March, 2011

3

## German law defines 5-years-FA-Timetables with many specific regulations for the application and the terms of validity



### Meaning of FA-Timetable-Periods



Framework Agreements in Germany, March, 2011

4



According to German law DB Netz AG offers „periodical“ FA each five years, following a specified allocation process



**Scope of Periodical FA**

<b>1</b>	<p><b>Periodical FA („Standard“)</b>                  valid a whole FA-Timetable-Period,                  Next starting at 2016, appliance in 2014</p>	<b>5 years term</b>
<b>2</b>	<p><b>Periodical FA (short term)</b>                  valid between 2 and 4 years within a FA-Timetable-Period                  Next starting at 2016, appliance in 2014</p>	<b>2 - 4 years term</b>
<b>3</b>	<p><b>Periodical FA (long term)</b>                  special requirements for terms of more than 5, 10 or 15 years                  Next starting at 2016, appliance in 2014</p>	<b>&gt; 5 years term</b>

- Allocation process**
- Similar to allocation process for annual working timetable
  - following the same rules for coordination and case of conflict
  - all contracts foreseen will be checked by the regulatory body (RB), who may contradict
  - Long term contracts require a specific acceptance by the RB, who asks for many documents to proof the necessity (exception: client bodies)

Continuously DB Netz AG offers „non-periodical“ FAs to the authorised applicants



**Scope of non-Periodical FA**

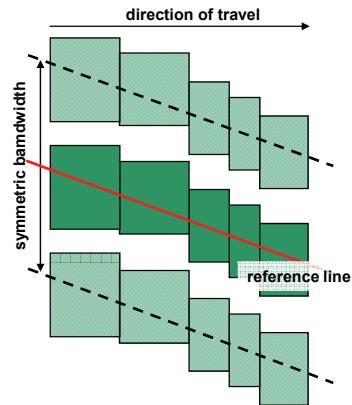
<b>1</b>	<p><b>Non-Periodical FA</b>                  valid until the end of the running FA-Timetable-Period,                  appliance continuously, at least 10 weeks before the end time of applying for working timetable train paths</p>	<b>2 - 4 years term</b>
<b>2</b>	<p><b>Non-Periodical FA (overstaying term)</b>                  Overstaying the running FA-Timetable-Period,                  appliance continuously, at least 10 weeks before the end time of applying for working timetable train paths</p>	<b>2 – n years term</b>

- Allocation process**
- First in – first serve
  - allocation of capacity only by using the residual capacity left by periodical FAs and non periodical FAs already contracted
  - all contracts foreseen are to be checked by the regulatory body (RB), who may contradict
  - Overstaying contracts only allowed for client bodies

**FA assure not a determined train path, but a specific capacity defined by a reference line and bandwidths**

**Logic of FAs bandwidth**

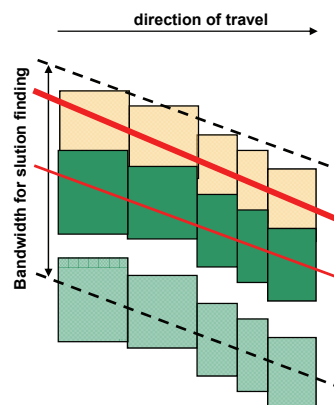
- FAs assure a band of capacity, within a requested trainpath will be realised
- The band of capacity is symmetrically (+/-) wrapped around a reference line, which is to be constructed according to the construction rules of a working timetable
- The bandwidths have a minimum value of:
  - +/- 3 minutes for S-Bahn-Traffic in dedicated S-Bahn Networks
  - +/- 5 minutes for all other passenger traffic
  - +/- 15 minutes for all freight traffic
  - Higher bandwidths may be requested by any authorised applicant



**If conflicts occurring during the capacity allocation process cannot be solved by coordination, a FA becomes effective**

**FA and their meaning for a working timetable**

- A FA has not the meaning of grandfather rights
- In Case of conflicts with another train path request a solution is to be searched according to the network statement
- If a solution is not found it is necessary to check, if the train path request relating to a FA can be allocated within the bandwidth contracted
- If a solution is found by shifting it within the bandwidth, and which allows to apply capacity for both of the train path requests conflicting, the train path request relating to a FA receives an offer in the shifted position
- If no solution is found, the train path request relating to a FA receives at least the capacity contracted with the reference line, the other train path request will be rejected



**German law is setting a reference value of 75 % for the capacity usage caused by FA**

**Comparison EU-regulation vs. German Law**

**2001/14 EC --- § 13 Abs. 2 EIBV**

Framework agreements shall not be such as to preclude the use of the relevant infrastructure by other applicants or services.

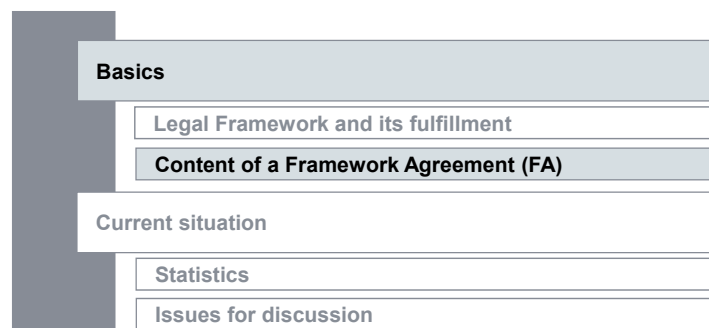
Die auf Grundlage von Rahmenverträgen zu vergebenden Zugtrassen sollen 75 Prozent der Schienenwegkapazität eines Schienenweges pro Stunde nicht überschreiten. RV dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch and. ZB auch im Übrigen nicht ausschließen.

- Train Paths applied on the basis of FA should not use more than 75 % per hour of the available capacity
- FA may not preclude the use of the relevant infrastructure by other applicants
- In particular cases exceptions possible (of 75 % limit), such as to keep regular interval timetables living



calculation is based on UIC Code 406

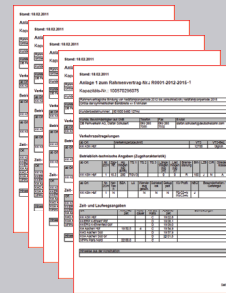
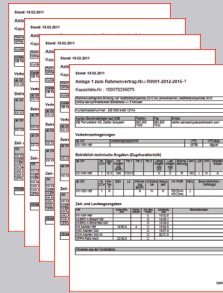
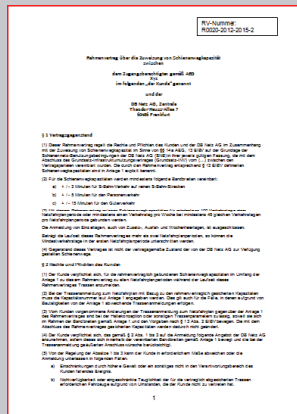
**Agenda**



There is one single model contract in use for all applicants, who are equal to those allowed to apply for a train path.

**Structure of model contract**

One model contract FA for all applicants (as published in the network statement) + an annex for each capacity contracted by the FA



- each FA-request leads to a new FA, even if the applicant is having previous FA
- currently between 1 and > 6000 capacities are contracted with one FA (each with a unique number)

The FA-model contract is not a part of the network statement; thus it contains all relevant stipulations itself

**Relevant stipulations of FA**

**Content of the model contract**

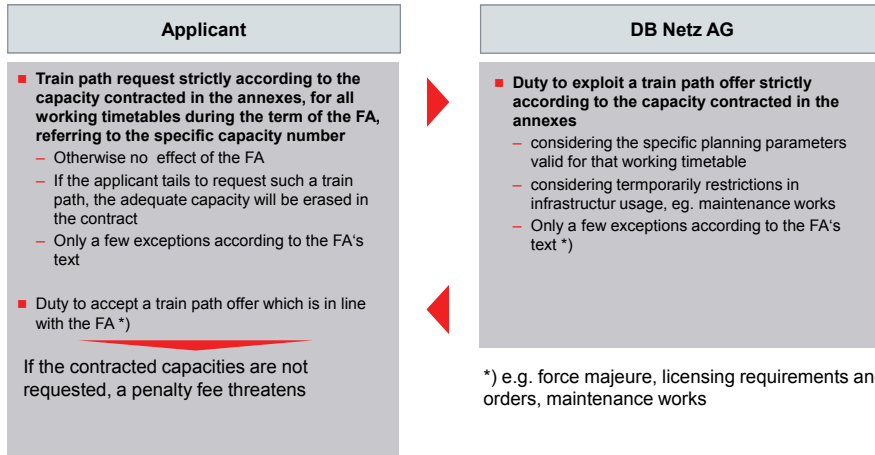
- minimum bandwidth for each contracted capacity (larger ones may be agreed and mentioned in the adequate annex)
- minimum number of running day during a working timetable period
- change of contracted capacity only in case of infrastructural changes / developments
- request for change by every contract partner; if request is denied, the party who asked for changes may terminate the contract
- no proper notice of termination is allowed
- no renewal of the contract
- transfer of contract to third party only within defined rules
- calculation of penalty fees

**Content of the Network Statement (considering FA)**

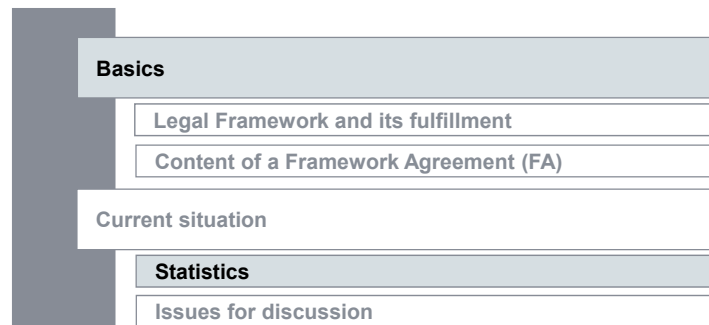
- says in general, that DB Netz AG is offering periodical and non-periodical FA
- sets deadlines and working periods for requests, FA-processing by DB Netz AG, offer to applicants etc.
- defines the meaning of FA during the capacity allocation process for the working timetable

**For all authorised applicants the same rights and duties become binding with signing the contract**

**Duties of contract partners**



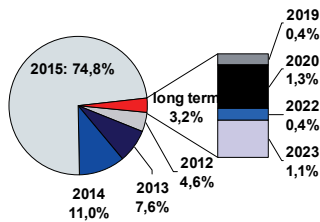
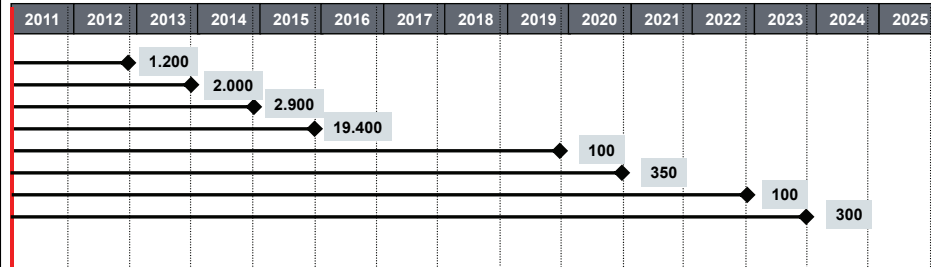
**Agenda**



With start of the second FA-Timetable-Period more than 26.000 capacities were contracted



Contracted FA for the 2. FA-Timetable-Period



- all in all 71 FA were contracted, containing about 26.350 capacities
- mostly requested is a term of five years
- only about 3.2 % requests for longer periods
- long terms almost requested by client bodies
- request by freight operators only about 10 %
- 86 % are requested by client bodies (6) or by RU's active in regional traffic

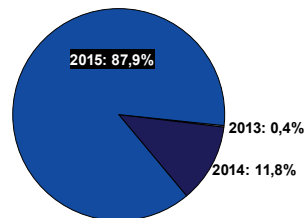
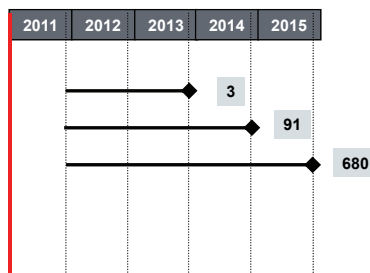
Framework Agreements in Germany, March, 2011

15

Until today within the currently running FA-Timetable-Period xx non-periodical FA were signed



Contracted FA within the 2. FA-Timetable-Period (non periodical)



- By now non-periodical FA contain all in all xxx capacities
- Requests are overwhelmingly by passenger RU and client bodies (95 %)

Framework Agreements in Germany, March, 2011

16

## Agenda

### Basics

Legal Framework and its fulfillment

Content of a Framework Agreement (FA)

### Current situation

Demand for FA / statistics

**Issues for discussion**

## Issues for discussion (by Trafikverket)

- How has the German railway industry developed through the use of FA?
  - Has it meant that new operators entered the market?
  - Has it meant investing in infrastructure or rolling stock?
- How is the framework agreement structured?
- What principles determine who may sign the FA on not to everyone's wishes can be met?
- Is there a difference in treatment between public and commercial traffic?
- What is included in the subscription of the FA, for example fees?
- What level of detail is the commitment of DB Netz AG in relation to operators regarding the agreed capacity?
- What if DB Netz AG is unable to deliver the contracted capacity?
  - Are there compensation rules?
  - What are based in this case, the operator's right to compensation?
  - What are agreements structure of incentives out are also in track access agreements?
- How are signals generated in the use of FA, is it positive or negative and is it a different appreciation for freight respectively passenger?
- Is it possible for a railway company to sign a FA between several IM for national or international traffic?



**TRAFIKVERKET**

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)