

Trafikverket  
Avdelning Verksamhetsstyrning, VO  
Trafik  
[mari-louise.lundgren@trafikverket.se](mailto:mari-louise.lundgren@trafikverket.se)

## Tågforetagens remissyttrande gällande Inriktningsrapport Utveckling av kvalitetsavgifter (dnr TRV 2022/105629)

Dessa svar gäller för (organisation): Tågforetagen

Kontaktperson för svaren: Lina Lagerroth

### 1. Övergripande synpunkter på förslag till inriktningsrapport.

Givet läget som järnvägsforetagen befinner sig i på grund av sena leveranser av tågplaner för innevarande samt kommande år, är utmaningarna stora. Situationen har påverkat kvalitetsavgifterna då utmaningarna har genererat fler inställda tåg, sena tåg och påtagliga utmaningar i planeringen av personal. Resultatet av detta har blivit att järnvägsforetagen under innevarande år troligtvis har betalat kvalitetsavgifter för skador som de själva inte varit rotorsaken till och därmed inte har kunnat påverka. Tågforetagen anser att detta är ett ypperligt tillfälle att utreda hur hela processen för kvalitetsavgifter faktiskt fungerar när vi avviker från beslutad process och tidsramar.

Det är även viktigt att beakta att trafikmängden ökar samtidigt som underhållsskulden för järnvägen kommer att öka under innevarande nationell plan. Därmed genererar detta ökad mängd underhållsarbete – driftstörningar som påverkar trafiken. Det därför ett rimligt att anta att Trafikverkets del av kvalitetsavgifter kommer att öka successivt.

Tågforetagen har tillsammans med järnvägsforetagen efterfrågat dokumentation kring regler och praxis från Trafikverket gällande kvalitetsavgifter, detta för att få bättre förståelse på vilka grunder beslut tas samt för att föra ett resonemang huruvida dessa utgångspunkter är rimliga ur järnvägsforetagens produktion. I dagsläget upplever Järnvägsforetagen att denna process varken är transparent eller dokumenterad. Idag finns A-

Ö dokumentet men även dolda praxis som Trafikverket ibland återoppar i BONO-ärenden. Om detta skulle komma på plats skulle antalet BONO ärenden och friktionen mellan medarbetare hos järnvägsföretagen och Trafikverket minska.

Det finns även ett stort behov av ökad dialog mellan järnvägsföretagen och Trafikverket för att öka förståelsen över hur Trafikverket orsakskodar. Likaså kan järnvägsföretagen behöva förklara varför grundorsaken inte bör kopplas till järnvägsföretaget i fråga, givet de förutsättningar järnvägsföretaget har.

Vi anser vidare att det vore intressant att följa förändringen av orsakskoder genom processen samt vem hos Trafikverket som har rätt att ändra en orsakskod och på vilken basis. På detta sätt kan vi säkerställa att systemet arbetar mot punktligheten. Generellt är det också viktigt att orsakskoderna pekar mot någonting, att orsakskoden pekar mot rätt problem samt att man kan ha nytta av orsaken i sitt förbättringsarbete.

Det finns även ett behov att lyfta denna process till ett systemperspektiv. Handläggningen och beslutsfattandet hos Trafikverket är i dagsläget personberoende vilket ofta genererar inkonsekventa beslut.

## 2. Synpunkter utgående från dokumentet Inriktningsrapport Utveckling av kvalitetsavgifter

Tågföretagen välkomnar Inriktningsrapporten Utveckling av kvalitetsavgifter och anser att den innehåller många bra delar och förslag till utveckling. Dock hade det varit önskvärt om rapportens omfattning hade varit bredare då många viktiga aspekter undantas. Till exempel spelar tågplaneringen stor roll i hur trafiken rullar på och har därmed en direkt koppling till kvalitetsavgifter. Orsakskodningen är således viktig i sammanhanget, dels för hanteringen av problemen, dels för framtida förbättringsarbete och inte minst för en rättvis bedömning av grundorsak och ansvarig aktör.

Tågföretagen anser även att Trafikverket borde titta på systematiskt oplanerade tåg. Järnvägsföretagen upplever ofta att ansökta tåglägen inte levereras (där man tagit hänsyn till sina egna planeringsförutsättningar), alltså att järnvägsföretagen inte får de tåglägen som de har beställt. Idag styrs ansökningarna av endast en parameter, det vill säga antingen ankommande eller avgående tid, och inte av hur långt ett omlopp maximalt får vara. Ett tydligt exempel här är mätetalet skogstid. I detta sammanhang borde Trafikverkets ansvar förtydligas ytterligare. Det är inte rimligt att Järnvägsföretag belastas med avgifter för situationer som de inte kan styra över eller påverka.

Tågföretagen anser det vara vitalt att vi har ett gemensamt ärendehanteringssystem. Ett ärendehanteringssystem som både järnvägsföretag och Trafikverket har tillgång till kan underlätta uppföljningen av orsakskoder, förbättringsprocessen samt vara en grund för lärande och åtgärdsarbetet för båda parter.

### 3. Övrigt

- Koden JDE borde slopas och ersätts med andra koder. Det har dessvärre införts en kod JIA som är lika intetsägande som JDE, JIA riskerar därmed att bli en slaskkod som dessutom är avgiftssatt. Tågföretagen står bakom Green Cargos utläggning kring detta.
- Tvistfunktionen behöver utvecklas så att även principiella frågeställningar kan hanteras. Detta i syfte att gemensamt skapa bättre praxis utan att behöva gå via Transportstyrelsen.
- Dagens hantering av O-koder (olycka/tillbud/yttre faktorer) behöver utvecklas. Tågföretagen anser att man bör fokusera på yttre faktorer/naturhändelser. Det är viktigt att systemet bygger på att peka ut vem som ansvarar för störningar och vem har incitament att minska störningarna. Trafikverket är den aktör som har möjligheten att skydda anläggningar mot yttre faktorer/naturhändelser. Det är ett faktum att klimatförändringarna kommer att öka, därmed är det högst relevant att fokusera på detta – att belasta naturhändelser med kvalitetsavgifter är därför rimligt.
- Fritextfält har krav på att Tkl fylls i för vissa koder, vilket sker i liten omfattning. Om fritext inte är ifyllt är vårt förslag att Trafikverket vid uppföljning ändrar koden till en D-kod.

För Tågföretagen, den 3 oktober 2022

Lina Lagerroth  
Näringspolitisk expert

Elvira Sofic  
Näringspolitisk expert