

Sökande:

Green Cargo AB, 556119-6436
Box 114
694 23 Hallsberg

Ombud:

Advokat Oscar Tiberg och biträdande jurist Sarah Granberg
Chouette advokatbyrå AB
Box 3625
103 59 Stockholm

Motpart:

Trafikverket
781 89 Borlänge

Saken

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets differentiering av spåravgiften utifrån axellast enligt järnvägsnätsbeskrivning 2017 och 2018.

Transportstyrelsens beslut

1. Trafikverket har inte visat på vilket sätt en differentiering av spåravgiften utifrån ett tågs största axellast tar hänsyn till olika grader av slitage på infrastrukturen. Trafikverket har därmed inte visat att spåravgiften är fastställd till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Trafikverket har inte heller visat att den åtskillnad som differentieringen medför för olika aktörer är grundad i regelverket. Trafikverkets differentiering av spåravgiften står därmed i strid med 7 kap. 1 och 2 §§ järnvägslagen.
2. Trafikverket ska säkerställa att en eventuell differentiering av spåravgiften utifrån axellast är grundad i regelverket och ska därför

senast i järnvägsnätsbeskrivning 2020 precisera metoder och bestämmelser som används vid en sådan differentiering.

3. Green Cargo AB:s yrkande om att Trafikverket ska föreläggas att ändra beräkningsmodellen för uttag av spåravgifter i järnvägsnätsbeskrivningarna 2017 och 2018 så att avgiften istället baseras på den genomsnittliga axellasten i respektive tågenhet avslås.

Redogörelse för ärendet

Trafikverket tar i egenskap av infrastrukturförvaltare ut ett antal avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. En av dessa avgifter är spåravgiften. Från och med tågplan 2016 har Trafikverket baserat differentieringen av spåravgiften på den största förekommande axellasten i ett tåg.

Green Cargo AB ifrågasätter beräkningens förenlighet med gällande bestämmelser.

Den 10 maj 2017 skickade Green Cargo in en begäran till Transportstyrelsen om prövning enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen.

Yrkande och inställning

Green Cargo yrkar att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att ändra beräkningsmodellen för uttag av spåravgifter i järnvägsnätsbeskrivningarna 2017 och 2018 så att avgiften istället baseras på den genomsnittliga axellasten i respektive tågenhet.

Trafikverket bestrider Green Cargos yrkande och uppger att utformningen av spåravgiften är förenlig med tillämpliga regler.

Parternas utveckling av talan

Green Cargo har anfört i huvudsak följande

All tågdrift innebär slitage på infrastrukturen. Tunga fordon bidrar i högre utsträckning till slitage på infrastrukturen än vad lätta fordon gör. I Green Cargos verksamhet är det ovanligt med godståg med enhetslast där tågets vikt är jämnt fördelat över hela tåget. Betydligt vanligare är att tåget är sammansatt med lok och vagnar med mycket varierande laster över axlarna. När ett tåg går med tomma vagnar kan i vissa fall axellasten på loket vara mer än fyra gånger högre än axellasten på vagnarna. Det enda övriga stöd Trafikverket har åberopat är en rapport från 2013 som myndigheten själv har beställt, MiW Konsult AB den 24 september 2013. Av rapporten framgår att det inte finns något stöd för att en hög axellast i ett fordon skulle innebära ett ökat slitage även från övriga fordon i tåget. För två tåg som är identiska med undantag för att ett enda fordon är tyngre i det ena tåget kan

skillnaden i spåravgiften bli mer än 50 procent. Detta utan att slitaget de två tågen orsakar på infrastrukturen skiljer sig mer än marginellt.

Trafikverket har inte rätt att göra en modulering av avgiften som snedfördelar kostnaden till nackdel för vissa järnvägsföretag. Moduleringen måste vara grundad i verkliga värden och parametrar. Det framgår av artikel 5.2 i förordningen om beräkning av direkta kostnader¹ och följer av att myndigheten bara får ta ut avgift för den kostnad som varje järnvägsföretag faktiskt orsakar. Varken i järnvägslagen eller i förordningen om beräkning av direkta kostnader lämnas något utrymme för infrastrukturförvaltaren att modulera avgiften per enhet baserat på fiktiv data som inte grundar sig på prognoser eller faktiskt nyttjande.

Professor emeritus Evert Andersson, KTH, har i yttrande anfört att Trafikverkets modell inte ger rättvisande spåravgifter. Andersson understryker att det enda helt rättvisande systemet vore att basera avgiften på varje fordons faktiska axellast. Trafikverket har emellertid förklarat att det inte är möjligt att införa ett sådant system. Utifrån den begränsningen bör spåravgiften istället beräknas utifrån varje tågs genomsnittliga axellast. Fördelen med detta är att axellasten från varje fordon – och därmed det slitage fordonen orsakar – får betydelse för beräkningen av avgiften. Från att vara ett orättvist och diskriminerande system skulle den enkla förändringen skapa en enkel och rättvis modell.

Green Cargo ifrågasätter inte att den sammanlagda spåravgiften för 2017 och 2018 beräknas motsvara den direkta kostnad som följer av tågtrafiken. Beräkningen diskriminerar dock det järnvägsföretag som bedriver trafik med varierade axellaster. Systemet innebär en snedfördelning av kostnaderna som ska täckas med spåravgifter. Avgifterna för tåg med varierade axellaster är högre än det slitage som fordonen i tåget faktiskt orsakar. Motsatt räcker inte avgifterna för de järnvägsföretag som bedriver trafik med fordon som har lägre högsta axellast till för att täcka de direkta kostnader som den tågtrafiken orsakar. Green Cargo, som är det enda större järnvägsföretaget i Sverige som driver nätverkstrafik (alltså trafik med blandad last), är därmed särskilt hårt drabbat av modellen.

Eftersom Trafikverkets avgiftssystem är diskriminerande och därmed inte konkurrensneutralt ska det inte tillåtas.

¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/909 av den 12 juni 2015 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

Trafikverket har anfört i huvudsak följande

Spåravgiften har fastställts efter sedvanlig process som innefattar samråd. Avgiften gäller lika för alla som utför godstransporter, och som därmed kan hänföras till samma huvudsegment på järnvägsmarknaden.

Green Cargo kommer varken för 2017 eller 2018 att betala avgifter som överstiger den kostnad som obligatoriskt ska täckas enligt järnvägslagen. Tåg med varierande axellaster får inte en högre kostnad än den som motsvarar det faktiska nyttjandet. Den uttagna avgiften överstiger inte i något fall den faktiska direkta kostnaden kopplat till ett enskilt godståg. Beräkningarna av hur avgifterna för såväl 2017 som 2018 förhåller sig till de direkta kostnaderna (marginalkostnaderna) står att finna i underlagsrapporter till respektive järnvägsnätsbeskrivning.

Enligt artikel 5.1 förordningen om beräkning av direkta kostnader ska de genomsnittliga direkta kostnaderna per enhet för hela nätet beräknas genom att dividera de direkta kostnaderna för hela nätet med det totala antalet fordonskilometer, tågkilometer eller bruttotonkilometer som prognostiseras eller faktiskt trafikeras. Trafikverket har därför en beräknad genomsnittskostnad uttryckt i kronor per bruttotonkilometer. Genomsnittskostnaden får sedan moduleras i enlighet med en eller flera angivna parametrar, bl.a. axellast. Det framgår endast att syftet ska vara att ta hänsyn till de olika graderna av slitage på infrastrukturen. Trafikverkets modell fångar grovt sambandet som säger att ett tåg med hög axellast sliter mer och ger upphov till en högre kostnad än ett tåg med lägre axellast. En modulering av de direkta kostnaderna per enhet får inte leda till att infrastrukturförvaltaren tar ut avgifter för direkta kostnader som överstiger de faktiska. Trafikverkets modell är kalibrerad så att den sammantaget beräknas ge de intäkter som svarar mot de totala kostnader som ska täckas för respektive år. Det innebär att modellen inte leder till en ökning av de direkta kostnaderna. Förordningen om beräkning av direkta kostnader innebär tillsammans med den frihet järnvägslagen ger beträffande utformningen att Trafikverket har rätt att basera spåravgiften på högst förekommande axellast.

Den differentiering som finns utgår ifrån att ett eller flera fordon med hög axellast kan antas ge ett högre slitage för tåget. Enligt rapporten från MiW Konsult AB är slitaget proportionellt mot axellasten upphöjt till en exponent som alltid överstiger 1. Sambandet mellan axellast och slitage är alltså icke-linjärt. De modeller som beskrivs i rapporten från MiW Konsult AB är ingen uttömmande beskrivning av vad som är förenligt med järnvägslagen. Vad rapporten inte uttryckligen ger stöd för kan därför inte utan vidare tolkas som oförenligt med lagen.

Trafikverket har ingen annan uppfattning än den som professor emeritus Evert Andersson ger uttryck för ifråga om de rent fysikaliska sambanden mellan järnvägstrafik och spårnedbrytning. Trafikverket hävdar inte att samtliga järnvägsfordon i tåget sliter mer på grund av höga axellaster i vissa fordon. Den differentiering som finns utgår istället från att ett eller flera fordon med hög axellast kan antas ge ett högre slitage för tåget. Att klassa in tåget i en viss avgiftsnivå baserat på fordonet med den högsta axellasten är ett sätt att ta ut avgiften för tåget. Att klassa tåget efter medelaxellast är ett annat sätt. Avgiften tas alltså ut för ett tåg och inte per fordonsindivid. Det stadgas varken i järnvägslagen eller förordningen om beräkning av direkta kostnader att avgiften ska sättas per fordonsindivid.

Avgiftsstrukturen är föremål för kontinuerlig utveckling och det finns många tänkbara utformningar som uppfyller lagens krav. I närtid är det inte möjligt att basera avgiften på den faktiska axellasten i varje fordon, men en sådan modell kan eventuellt komma att utvecklas på sikt. Utvecklingsarbetet är tidskrävande på grund av omfattande anpassningar av bland annat berörda IT-system. Trafikverkets beslut att tills vidare basera spåravgiften på högst förekommande axellast är ett utvecklingssteg som inte strider mot gällande regler, men som likväl inte är tänkt att vara en slutgiltig utformning. Eftersom avgiftsmodellen gäller lika för alla operatörer kan inte Green Cargo ha missgynnats och den måste anses konkurrensneutral. Den fångar i grunden samma förhållande som en modell grundad på medelaxellast, nämligen förhållandet att slitaget tilltar med ökad axellast. Slitage är en fråga om olika nedbrytningsmekanismer. Med Trafikverkets modell fångas nedbrytningsmekanismer som drivs av högt förekommande axellaster, samtidigt som andra mekanismer inte fångas lika väl. På motsvarande sätt har en modell som baseras på medelaxellast sina begränsningar. Frågan i denna tvist är inte vilken modell som är mest rättvisande, utan om verkets modell är förenlig med gällande rätt.

Green Cargo gör gällande att bolaget diskrimineras eftersom det ofta utför transporter med mycket varierande axellast jämfört med konkurrenterna som utför transporter med en jämnare fördelning av axellasten och därmed lägre högsta axellast. Hur järnvägsföretag väljer att fördela sin last för olika typer av transporter är ett operativt förhållande som järnvägsföretaget råder över. Spåravgifterna gäller lika för alla som bedriver godstrafik. Att modellen innehåller tröskeffekter innebär inte att något järnvägsföretag därmed diskrimineras.

För det fall Transportstyrelsen ändå anser att Trafikverkets spåravgift strider mot gällande rätt bör rättelse ske på sätt som inte äventyrar kvaliteten i faktureringen av avgiften. Det är också viktigt att förutsättningarna, som de anges i järnvägsnätsbeskrivningarna, inte ändras retroaktivt på ett sätt som kan komma att missgynna andra sökande samt att det är praktiskt

genomförbart. Detta innebär att en eventuell rättelse kan ske tidigast i tågplan 2019. Trafikverket kommer att införa ett system baserat på medelaxellast från och med tågplan 2019.

Skäl för beslutet

Aktuella bestämmelser

Ett järnvägsföretag får hänskjuta tvister till Transportstyrelsen om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt järnvägslagen står i överrensstämmelse med lagens 5-7 kapitel (8 kap. 9 § järnvägslagen och 1 kap. 2 § järnvägsförordningen (2004:526)).

En infrastrukturförvaltare ska ta ut konkurrensneutrala och ickediskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen (7 kap. 1 § järnvägslagen). Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ska, inom ramen för infrastrukturförvaltares kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon (7 kap. 2 § samma lag).

Infrastrukturförvaltaren ska beräkna de genomsnittliga kostnaderna per enhet för hela nätet genom att dividera de direkta kostnaderna för hela nätet med det totala antal fordonskilometer, tågkilometer eller bruttotonkilometer som prognostiseras eller faktiskt trafikeras (artikel 5.1 förordningen om beräkning av direkta kostnader).

Medlemsstaterna får tillåta att infrastrukturförvaltaren modulerar de genomsnittliga direkta kostnaderna per enhet för att ta hänsyn till de olika graderna av slitage på infrastrukturen, t.ex. genom axellast och/eller antal axlar (artikel 5.2 förordningen om beräkning av direkta kostnader).

Genom undantag från den första meningen i artikel 5.1 får en infrastrukturförvaltare beräkna de direkta kostnaderna per enhet på grundval av ekonomiska eller tekniska kostnadsmodeller, förutsatt att den kan visa för regleringsorganet att de direkta kostnaderna per enhet endast omfattar kostnader som är en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs (artikel 6 samma förordning).

Trafikverket får ta ut avgifter enligt 7 kap. järnvägslagen (6 kap. 2 § järnvägsförordningen).

Transportstyrelsens bedömning

Frågeställningar

För järnvägsföretagens utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen tar Trafikverket ut ett antal avgifter. Avgifterna har flera olika komponenter och den komponent som berörs i aktuell tvist är den spåravgift som

Trafikverket tar ut baserat på bruttotonkilometer. Tvisten handlar om hur verket differentierar spåravgiften efter axellast.

Trafikverket har sedan 2016 valt att differentiera spåravgiften efter den största axellast som järnvägsföretagen uppger för varje tåg, dvs. utifrån det fordon i tåget som har den största axellasten (kan vara endast ett av flera fordonsindivider). Inledande fråga i tvisten är om detta ger en rättvisande bild av den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. En ytterligare omständighet är att en sådan differentiering kan medföra att järnvägsföretag som bedriver trafik med fordon med varierande axellaster i ett tåg kan komma att påföras en högre avgift än järnvägsföretag som bedriver trafik med fordon med en mer enhetlig axellast i tåget utan att åtskillnaden är motiverad av olika grader av slitage på infrastrukturen. Fråga i tvisten är därför också om detta förhållande medför att Trafikverkets beslut om att differentiera avgiften på detta sätt ska anses stå i strid med järnvägslagen.

Om Transportstyrelsen finner att Trafikverkets sätt att ta ut spåravgift inte överensstämmer med järnvägslagen har Transportstyrelsen också att pröva Green Cargos yrkande om att Trafikverket för tågplanerna 2017 och 2018 ska föreläggas att istället differentiera spåravgiften efter genomsnittlig axellast.

Förutsättningar för att ta ut spåravgift

Utgångspunkten är att en infrastrukturförvaltare ska ta ut konkurrensneutrala och ickediskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Ett järnvägsföretag får alltså inte påföras en högre avgift för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen än ett annat, om inte åtskillnaden kan anses motiverad utifrån omständigheter som vinner stöd i regelverket. Spåravgiften är den komponent som Trafikverket har valt ut för att motsvara de direkta kostnaderna för infrastrukturslitage enligt 7 kap. 2 § järnvägslagen.

All järnvägstrafik orsakar slitage på infrastrukturen. Slitaget är inte lika för alla typer av järnvägstrafik utan varierar beroende på en lång rad förhållanden hos både fordon och infrastruktur. Infrastrukturförvaltare kan därför differentiera avgiften för att ta hänsyn till variationer i det faktiska slitaget. Förordningen om beräkning av direkta kostnader listar tio olika parametrar som en infrastrukturförvaltare kan använda för att modulera avgiften (artikel 5.2). Förordningen öppnar också upp för andra kostnadsrelaterade parametrar förutsatt att infrastrukturförvaltaren kan visa för regleringsorganet att värden och variationer för varje parameter mäts och registreras på ett objektivt sätt.

Utgångspunkter för differentiering av spåravgiften

Enligt järnvägslagen ska spåravgiften fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon.

Som tidigare angetts ger förordningen om beräkning av direkta kostnaders reglering om modulering av de genomsnittliga direkta kostnaderna (artikel 5.2) en möjlighet för infrastrukturförvaltaren att differentiera spåravgiften för att ta hänsyn till olika grader av slitage, bl.a. utifrån axellast. Att just axellast är en relevant parameter i förhållande till slitage vinner stöd i den konsultrapport som parterna hänfört sig till i tvisten.

Regelverket ger ingen tydlig anvisning av vilken grad av differentiering efter geografi eller fordonsegenskaper som är lämplig. Avgifterna får i rimlig utsträckning grunda sig på en genomsnittlig beräkning av marginalkostnaden så att en infrastrukturförvaltare vid avgiftsberäkningen kan ta hänsyn till hur olika fordonstyper sliter på spåret genom att bestämma avgiften med hänsyn till den genomsnittliga kostnad som ett visst slag av järnvägsfordon medför. Avgiften får dock till den del den hänförs till förvaltarens marginalkostnad, om det inte finns underlag eller anledning till annat, beräknas med hänsyn till den genomsnittliga kostnaden för förvaltaren som alla slag av järnvägsfordon medför.²

Det angivna medför enligt Transportstyrelsens mening att det faller ett stort ansvar på infrastrukturförvaltaren att utforma differentieringen av spåravgiften på grundval av objektiva, detaljerade och tillförlitliga underlag. Infrastrukturförvaltaren ska kunna visa vilka analyser och avvägningar som ligger till grund för differentieringen. Infrastrukturförvaltaren måste göra en avvägning mellan å ena sidan att varje järnvägsföretag ska betala en avgift som motsvarar den kostnad som just deras framförande av järnvägsfordon orsakar och å andra sidan att systemet inte blir för oöverskådligt och administrativt betungande.

Differentiering utifrån största axellast

Trafikverket har valt att i järnvägsnätsbeskrivningarna för 2017 och 2018 differentiera spåravgiften utifrån största axellast. Trafikverket menar att detta inte är ett uttryckt för uppfattningen att samtliga järnvägsfordon i tåget sliter mer på grund av höga axellaster i vissa fordon, utan att klassningen av tåget i en viss avgiftsnivå baserat på fordonet med den högsta axellasten endast är ett av flera tänkbara sätt att ta ut avgiften för tåget. Verket menar att den differentiering som finns istället utgår ifrån att ett eller flera fordon med hög axellast kan antas ge ett högre slitage för tåget. Trafikverket har i det avseendet framhållit att verkets modell grovt fångar sambandet mellan

² Prop. 2003/2004:123 s. 194 f.

slitage och axellast samt att det varken i järnvägslagen eller förordningen om beräkning av direkta kostnader stadgas att avgiften ska sättas per fordonsindivid.

Parterna är överens om att det mest rättvisa vore att ta ut avgiften utifrån den faktiska axellasten för varje fordon. Trafikverket menar dock att en sådan modell inte är möjlig i dagsläget på grund av begränsningar i verkets IT-system. Parterna har istället valt att lyfta frågorna om en differentiering utifrån största axellast är förenlig med regelverket och/eller om genomsnittlig axellast är en bättre grund för differentiering.

Transportstyrelsen instämmer visserligen med Trafikverket i att det inte uttryckligen stadgas att avgiften ska sättas per fordonsindivid och att avgiftssystemet måste tillåta ett visst mått av schablonisering. Infrastrukturförvaltaren måste dock visa att differentieringen sker för att ta hänsyn till de olika graderna av slitage på järnvägsinfrastrukturen. För att en differentiering efter största axellast ska kunna anses motiverad måste Trafikverket alltså presentera vilka analyser och överväganden som ligger till grund för differentieringens koppling till regelverket.

Trafikverket har i tvisten inte hänvisat till något annat underlag för differentieringen än den konsultrapport som Green Cargo åberopat (samt i en fotnot till en äldre rapport med samma huvudförfattare som konsultrapporten). Konsultrapporten är framtagen 2013 på uppdrag av Trafikverket i syfte att ta fram underlag för olika motiverade förenklade modeller för differentierade spåravgifter.

Den dokumentation som Trafikverket hänvisar till ger inget stöd för att slitaget approximeras med största förekommande axellast i ett enskilt tåg. Konsultrapporten pekar snarare på att det är önskvärt att genomföra en mer långtgående differentiering baserat på faktiska egenskaper hos varje fordonstyp. De effektbeskrivningar som Trafikverket årligen redovisar som underlag till järnvägsnätsbeskrivningarna innehåller inte heller någon information om grunderna för differentieringen av spåravgiften.

Mot den bakgrunden och eftersom Trafikverket inte har åberopat något i övrigt till stöd för den aktuella differentieringen kan det inte anses att Trafikverket tillräckligt tydligt har visat att verkets differentiering utifrån största axellast i ett tåg överensstämmer med regelverket.

Differentiering utifrån genomsnittlig axellast

Green Cargo menar att en differentiering av spåravgiften utifrån ett tågs genomsnittliga axellast på ett bättre sätt återspeglar den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Trafikverket har

svarat att ett system baserat på medelaxellast kommer att införas från och med tågplan 2019.

Transportstyrelsen anser att konsultrapporten ger visst stöd för att differentiering efter genomsnittlig axellast för varje tåg kan ge ett mer rättvisande resultat i förhållande till slitage. Rapporten pekar på att axellast är den variabel som har störst betydelse för slitaget och att slitaget kan modelleras som proportionellt mot axellasten upphöjt till 1,8.³ I rapporten anges också att en differentiering efter axellast ger ett resultat som är bättre än ingen differentiering alls.⁴

För att avgiftssystemet inte ska bli för oöverskådligt och administrativt betungande måste det tillåta ett visst mått av schablonisering. Som tidigare angetts kommer Trafikverket alltså enligt beslut i järnvägsnätsbeskrivning 2019 differentiera spåravgiften efter genomsnittlig axellast. Det är möjligt att denna differentieringsmetod är förenlig med gällande regelverk. Det finns emellertid inte tillräcklig utredning i tvisten för att Transportstyrelsen ska kunna göra bedömningen att en sådan modell är ett alternativ att retroaktivt tillämpa för järnvägsnätsbeskrivningarna 2017 och 2018. Green Cargos yrkande om att Trafikverket ska differentiera spåravgiften utifrån ett tågs genomsnittliga axellast avslås därför.

Konkurrensneutral och ickediskriminerande avgift

Principerna för avgiftssystemet är framtagna bl.a. för att säkerställa att de avgifter som tas ut är konkurrensneutrala och ickediskriminerande. Ett avgiftsuttag kan visserligen medföra tröskeeffekter för vissa aktörer med följderna att de får betala en högre avgift. Sådana tröskeeffekter måste ibland godtas, men enbart under förutsättning att åtskillnaden kan anses motiverad utifrån omständigheter som vinner stöd i regelverket.

Green Cargo har anfört att Trafikverkets differentiering diskriminerar järnvägsföretag som bedriver trafik med varierade axellaster. Transportstyrelsen har ovan kommit fram till att Trafikverket inte har visat att den differentiering som verket använder sig av vinner stöd i regelverket. Redan den omständigheten att avgiftsuttaget inte har stöd i regelverket talar starkt för att avgiftsuttaget inte är konkurrens neutralt och ickediskriminerande.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att avgiftssystemet tillämpas på ett sådant sätt att avgifterna blir likvärdiga och ickediskriminerande för järnvägsföretag som utför likvärdiga tjänster på samma eller liknande del av

³ MiW Konsult AB, Differentiering av spåravgifter med hänsyn till slitage – exempel på inverkan av fordonsegenskaper, förenklningar och förslag till nya modeller - Delrapport, s. 10 och 30.

⁴ A.a. s. 1.

marknaden.⁵ Genom Trafikverkets modell för differentiering av spåravgiften har Green Cargo påförts en högre avgift än andra aktörer som utför likvärdiga tjänster på samma eller liknande del av marknaden. Eftersom denna åtskillnad inte har kunnat motiveras i enlighet med det ovan angivna kan Trafikverkets beslut om att differentiera spåravgiften på aktuellt sätt inte anses konkurrensneutralt och ickediskriminerande.

Följder av Transportstyrelsens ställningstaganden

Transportstyrelsen har ovan kommit fram till att Trafikverket inte har lyckats visa att verkets differentiering av spåravgiften utifrån största axellast är förenlig med regelverket samt att differentieringen inte är konkurrensneutral och ickediskriminerande. Transportstyrelsen har vidare kommit fram till att det inte har presenterats tillräckliga underlag till stöd för att en differentiering av spåravgiften utifrån genomsnittlig axellast är ett alternativ att retroaktivt tillämpa för järnvägsnätsbeskrivningarna 2017 och 2018.

Trafikverket har anfört att om Transportstyrelsen anser att spåravgiften strider mot gällande rätt bör rättelse ske på ett sätt som dels inte missgynnar andra sökande och dels är praktiskt genomförbart. Enligt Trafikverket innebär detta att eventuell rättelse kan ske tidigast i tågplan 2019.

Trafikverket får ta ut avgifter enligt 7 kap. järnvägslagen (6 kap. 2 § järnvägsförordningen). Trafikverkets avgiftsuttag måste därför stå i överensstämmelse med regelverket. Av infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning ska bl.a. framgå närmare angivelse av metoder och bestämmelser som används vid beräkning av kostnader för nyttjande av järnvägsinfrastruktur (2 kap. 12 § 1 p. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur [TSFS 2017:99]). Trafikverket har redan beslutat om järnvägsnätsbeskrivning 2019. Med hänsyn till kraven på förutsebarhet för marknads aktörer är det inte önskvärt att ändra den. Transportstyrelsen beslutar därför att Trafikverket ska säkerställa att en eventuell differentiering av spåravgiften utifrån axellast är grundad i regelverket och att Trafikverket därför senast i järnvägsnätsbeskrivning 2020 ska precisera metoder och bestämmelser som används vid en sådan differentiering.


Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet ska vara skriftligt och ni ska ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring ni vill ha. Överklagandet ska ställas till Förvaltningsrätten i Falun men skickas till Transportstyrelsen, Box 267, 781 23 Borlänge. Överklagandet ska ha

⁵ A. prop. s. 194.

kommit till Transportstyrelsen inom tre (3) veckor från det att ni tog del av detta beslut, eller, om ni företräder det allmänna och beslutet överklagas till en förvaltningsrätt eller kammarrätt, inom tre (3) veckor från den dag då beslutet meddelades.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektören Petra Wermström, tf. sektionscheferna Susanne Karlsson och Mia Wärnevall, utredarna Gustav Sjöblom och Stefan Berglind samt juristen Malin Karlsson, den senare föredragande.



Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör