



Green Cargo AB  
Box 39  
171 11 SOLNA

## Prövning av tvist angående hamnars uttag av avgifter

### Järnvägsstyrelsens beslut

Vänerhamn AB och Sundsvalls hamn AB får ta ut en särskild avgift för användande av järnvägsspår för att få full kostnadstäckning. Mälarhamnar AB har inte följt principen om likabehandling i samband med sin avgiftssättning och avgiften för användande av järnvägsspår får därför inte överstiga marginalkostnadsberäknad avgift.

### Ärendet

#### *Bakgrund*

Green Cargo AB (GC) har, som talan får förstås, begärt att Järnvägsstyrelsen prövar Mälarhamnar AB:s (MH), Sundsvalls hamn AB:s (SH) och Vänerhamn AB:s (VH) beslut om uttag av avgifter såvitt avser de principer som använts för avgifternas beräkning från och med den 1 juli 2004.

MH, SH och VH har yttrat sig i ärendet.

GC har därefter inkommit med ytterligare en skrivelse.

Järnvägsstyrelsen har hållit möten med GC, MH, SH och VH angående bland annat verksamheten i hamnarna och hur spåravgifterna beräknats. I anslutning till mötena har ytterligare handlingar lämnats in.

## *Lagstiftning*

Av 8 kap. 9 § första stycket järnvägslagen (2004:519) framgår att ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare, eller den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Enligt 1 kap. 2 § första stycket järnvägsförordningen (2004:526) är Järnvägsstyrelsen tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen.

Avgifter regleras i 7 kap. järnvägslagen (2004:519). Av punkten 6 övergångsbestämmelserna till järnvägslagen framgår att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när bestämmelserna om avgifter i 7 kap. skall tillämpas första gången. Den numera upphävda lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet tillämpas till dess endast såvitt gäller tilldelningsförfarande. Enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur börjar bestämmelserna om avgifter i 7 kap. järnvägslagen tillämpas första gången vid kapacitetstilldelning för tågplan som börjar gälla klockan 24.00 den andra lördagen i december 2006.

## **Parternas talan**

**GC** har till stöd för sin talan bland annat anfört följande. Hamnarnas respektive beslut om spåravgift är baserade på infrastrukturförvaltarens kostnader för drift, underhåll och förnyelse av infrastrukturen. En hamn som helhet kan inte anses vara en godsterminal i järnvägslagstiftningens inklusive EG-rättens mening. Det finns inom en hamn områden med terminalverksamhet, såsom lastning och lossning med eller utan lyft, som kan betraktas som godsterminaler. Hamnspåren är att betrakta som anslutningsspår till dessa områden för terminaltjänster.

Enligt två avtal med MH betalar GC 9 000 kr respektive 25 000 kr i förskott per år för rätten att trafikera vissa av MH:s spår.

Spåret som går längs Mokajen i Sundsvall trafikeras enbart av GC som åker till Kubal en gång om dagen. Till Mokajen måste man åka på Banverkets nät via rangertornet som GC bemannar. GC kör gratis i Tunadalshamnen där SCA är enda kund men GC faktureras avgift för användandet av spåret längs Mokajen.

GC betalar inte den avgiften men betalar avgift för vissa växlar till Målarhamnar enligt avtal. Det händer att TGOJ åker på hamnens spår men de betalar inte avgift.

Järnvägslagen trädde i kraft i juli 2004 men när det gäller bland annat bestämmelserna om avgifter enligt 7 kap. skall Järnvägsstyrelsen meddela föreskrifter när dessa skall tillämpas första gången. Föreskrifterna skall inte tillämpas ännu. Då lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet har upphävts utom när det gäller tilldelningsförfarande saknas en nationell lagreglering av avgifter. I avsaknad av nationell rätt bör EG-rätt tillämpas, som i detta fall utgörs av rådets direktiv 2001/14/EG. Enligt direktivets

artikel 7 skall avgiften fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Spåravgiften för hamnspår bör från och med den 1 juli 2004 beräknas i enlighet med direktivets principer.

**VH** har bland annat anfört följande. VH förvaltar alla hamnar runt Väneren. Järnvägsspåren arrenderas av kommunen. Enligt beräkningar borde spåravgifterna ligga på 200 kr per vagn för att kostnaderna för drift, underhåll, tidigare investeringar, arrende och viss vinst skall täckas men kommunen fattade beslut om att hamnen endast får ta ut 120 kr per vagn. Spåravgiften om 120 kr gäller även för de av kommunens spår som inte förvaltas av VH. Om ett järnvägsföretag åker på spår varav delar förvaltas av kommunen och andra delar av VH behöver järnvägsföretaget bara betala avgiften om 120 kr en gång varvid kommunen och VH delar på intäkten. Beslut om spåravgifter fattades av Karlstads kommun 2003-12-09. Från och med maj 2004 har VH fakturerat GC i enlighet med de fastställda spåravgifterna. GC har bara accepterat att betala en lägre summa. Sveriges Hamnar har utrett frågan om principer för uttag av spåravgifter. Idag finns ingen nationell lag som reglerar hur stor avgift som får tas ut för spårtrafik i en hamn. I artikel 7 i 2001/14/EG står att det tillhandahållande av tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II (bland annat i godsterminaler) inte skall omfattas utan där skall järnvägstrafikens konkurrenssituation beaktas vid fastställandet av priset.

Uppgifter om hur många vagnar som VH skall ta betalt för får de från GC:s kundcenter. Det finns inga spår i hamnen som är till för genomgående trafik utan alla spår tillhör och slutar i hamnens godsterminal där järnvägsvagnar lastas och lossas. GC och VH är överens om att avgift skall betalas från den 1 maj 2004 – det är storleken på avgiften som är tvistig.

**SH** har bland annat anfört följande. SH arrenderar bland annat Mokajen av Sundsvalls kommun och har rätt att ta ut infrastrukturavgifter av trafikanter till/från och i hamnområdet enligt Samarbets- och nyttjanderättsavtal med kommunen. Kajen byggdes för närmare hundra år sedan och har inte använts för kommersiell sjöfart på många decennier. Över kajen löper ett järnvägsspår som huvudsakligen används för transporter till och från industriområdet i Kubikenborg. Kajen var förut i dåligt skick vilket utgjorde problem för tågtrafiken på kajen. När SH inte längre kunde garantera säkerheten för denna tågtrafik tvingades ett beslut fram om investering i en ny kajanläggning utanför den gamla. Anläggningsarbetet genomfördes under 2003 och kostade drygt 14 miljoner kronor. Hade en strand anlagts istället hade kostnaden blivit 5,2 miljoner kronor. Merkostnaden för byggandet av kajanläggningen på grund av järnvägsspåret motsvarar en ökad arrendekostnad om 700 000 kronor per år. Detta belopp plus underhållskostnader ger månadsdebiteringen gentemot GC om 60 000 kronor. SH har debiterat GC detta belopp sedan januari 2004 men GC har inte betalat. SH:s arrendekostnader bör åtminstone täckas av spåravgifter för den del som utgör merkostnad för att möjliggöra tågtrafik på kajen. Att trafikanter på spåret betalar och inte övervältrar kostnader för detta spår på SH:s sjögodskunder är i linje med ”users pay-principen”, den övergripande principen för infrastrukturavgifter inom Sverige och EU.

**MH** har bland annat anfört följande. MH hyr spåren av Västerås Stads fastighetskontor. Inga spår till hamnen är till för genomgående trafik utan alla spår tillhör och slutar i hamnens godsterminal där järnvägsvagnar lastas eller lossas. Oftast kommer godset med bil. För bilar tas hamnavgift ut för att täcka hamnens kostnader för den använda infrastrukturen. Marken måste renoveras i hamnen varav 4,5 miljoner avser järnvägsspår under 2006. Ett av hamnens spår går till Banankompaniet. Banankompaniet betalar en årsavgift till hamnen. I Köping kör Vägverket Produktion med ungefär 20 salttåg per år. I avtalet med Vägverket Produktion är spåravgiften en del av avtalet.

I Västerås har TGOJ kört vid vissa tillfällen utan att anmäla detta. TGOJ planerar börja köra och anmäla sin användning av spåren. MH vet inte hur många vagnar som går på spåren men tror att det kan vara omkring 4 000 per år i Västerås hamn. Med denna kvantitet blir kostnaden per vagn mer än 700 kr. På grund av den höga kostnaden blir det i praktiken så att fartygstrafiken subventionerar spåravgifterna. MH har fastställt avgiften till 125 kr i månaden då det anses vara marknadspris.

I ärendet har följande handlingar givits in. Avtalsförslag från MH, Brev ang. trafikeringsavgift från SH, Beslutsprotokoll Karlstads kommun, Fakturor från VH, Policy för förbundet Sveriges Hamnar om ägande och finansiering av hamn- och industrispår, Kartor VH, Kartor SH, Kartor MH, Två avtal angående bland annat trafikeringsavgift mellan MH och GC, Statistik över GC:s trafik i SH, Samarbets- och nyttjanderättsavtal mellan Sundsvalls kommun och SH samt hamnarnas underlag till beräkning av kostnader för järnvägsspår.

### **Järnvägstyrelsens ställningstagande**

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att ärendet skall prövas i enlighet med 8 kap. 9 § första stycket järnvägslagen. Tvisten prövas från den 1 juli 2004.

Järnvägslagen (2004:519) 7 kap. skall inte tillämpas ännu och de äldre lagreglerna om avgifter är upphävda. Reglerna om avgifter i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur har inte direkt effekt mellan enskilda rättssubjekt. I linje med Sveriges skyldighet att använda sig av direktivkonform tolkning sedan tiden gått ut för implementering av direktivet bör direktivets regler emellertid vara vägledande för vad som skall anses gälla i avvaktan på att järnvägslagens regler om avgifter börjar tillämpas. Mot denna bakgrund har Järnvägstyrelsen att bedöma huruvida hamnarnas beräkningar som ligger till grund för besluten om avgiftsuttag gjorts i enlighet med de principer som framgår av direktivet.

Artikel 7 punkt 3 i direktiv 2001/14/EG fastställer huvudregeln om marginalkostnadsberäkning för fastställande av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur. Enligt regeln skall avgiften för minimipaketet av tillträdestjänster och bantillträdestjänster fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Marginalkostnaden motsvaras av de externa samhällsekonomiska kostnader som orsakas av ett tillkommande tåg då järnvägsinfrastrukturens kapacitet och utformning hålls oförändrad. Kostnader som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs är främst drift- och underhållskostnader. MH, VH och SH skulle till

grund för sina beslut om uttag av avgifter för användande av järnvägsspår således ha beräknat den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs på spåren. Ingen av hamnarna har gjort en sådan marginalkostnadsberäkning.

Principerna för uttag av avgifter i artikel 7 skall inte tillämpas för de tillhandahållande av tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till direktivet. Av direktivets bilaga II punkt 2 d) framgår att godsterminaler kan räknas både som bantillträdestjänst och tillhandahållande av tjänst. Eftersom en hamns huvudsakliga verksamhet utgörs av lastning och lossning av gods är hamnar att anse som godsterminaler i direktivets mening. Med ”tillhandahållande av tjänst” menas tjänster inom godsterminalen som tillhandahålls i samband med utnyttjande av spåren som exempelvis tågbildningsmöjligheter och rangering. Spår på hamnområden är i sig alltid att anse som bantillträdestjänster i avgiftshänseende. Avgifterna skall således beräknas på sätt som beskrivs i artikel 7 punkt 3 i direktivet. När avgiften marginalkostnadsberäknas skall eventuella kostnader för avskrivningar på investeringar eller arrende inte påverka beräkningen av avgiftens storlek.

Enligt direktivet får medlemsstaterna bevilja att infrastrukturförvaltaren tar ut en särskild avgift utöver marginalkostnadsberäknad avgift för att uppnå full kostnadstäckning om marknaden kan bära den högre avgiften. Prishöjningen över marginalkostnaden ska i så fall göras på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som största möjliga konkurrenskraft säkerställs. Principen om icke-diskriminering innebär att avgiftens storlek inte får vara beroende av vem som använder spåren.

Det har varken påståtts eller förts någon bevisning om att marknaden inte kan bära de avgifter som fakturerats. Ingeting som framkommit i ärendet talar heller mot att principerna om effektivitet och öppenhet uppfylls vid avgiftssättningen. Ingen omständighet som utgör diskriminering har heller gjorts gällande beträffande avgiftssättning av VH och SH. Villkoren för uttag av särskild avgift för att få full kostnadstäckning är således uppfyllda för VH och SH. En korrekt beräkning av avgifterna för dessa hamnar skulle således inte rendera i lägre avgifter än de som debiterats GC. Beträffande MH är det emellertid ostridigt i ärendet att TGOJ tillåtits använda hamnens spår utan att betala avgift. Genom att TGOJ fått köra gratis på spår som GC debiterats avgift för bryter MH mot principen om icke-diskriminering vilket utgör hinder för MH att ta ut avgift som överstiger marginalkostnaden. Av handlingarna i ärendet framgår vidare att GC redan skall betala viss avgift för spår användande enligt avtal med MH. Det belopp som betalas enligt detta avtal skall krediteras GC vid beräkningen av avgifterna.

I ärendets slutliga handläggning har deltagit generaldirektör Ulf Lundin, beslutande, chefen för juridiska enheten, chefsjuristen Patrik Havermann, chefen för infrastrukturenheten Claes Elgemyr och handläggaren Johan Walberg, föredragande.

Ulf Lundin  
Generaldirektör

Detta beslut kan överklagas enligt 11 kap. 1 § järnvägslagen hos allmän förvaltningsdomstol, se bilaga.

Kopia till:

Vänerhamn AB

Mälarhamnar AB

Sundsvalls Hamn AB

Sveriges Hamnar

Bilaga:

Hur man överklagar

## Underrättelse om hur man överklagar beslut

Om företaget/Ni vill överklaga detta beslut skall företaget/Ni skriva till Järnvägsstyrelsen under adressen:

Järnvägsstyrelsen  
Box 14  
781 21 BORLÄNGE

Tala om vilket beslut som överklagas, t.ex. genom att ange ärendets beteckning (dvs. diarienumret). Tala också om hur och varför företaget/Ni anser att beslutet skall ändras.

Överklagandet skall ha kommit in till Järnvägsstyrelsen inom **tre** veckor från den dag företaget/Ni fick del av beslutet.

Järnvägsstyrelsen skall sända överklagandet och handlingarna i ärendet till Länsrätten Dalarnas län för prövning, om Järnvägsstyrelsen inte självt ändrar beslutet på det sätt som önskas.

Behövs mer information om hur företaget/Ni skall gå tillväga, skriv eller ring till Järnvägsstyrelsen.

Postadress: se ovan  
E-post: [jvs@jvs.se](mailto:jvs@jvs.se)  
Telefon: 0243 - 24 69 00