

Sökande:

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

Motpart:

Trafikverket
781 91 Borlänge

Saken

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets faktureringsmodell för tillhandahållande av drivmotorström.

Transportstyrelsens beslut

1. Transportstyrelsen bifaller Green Cargo AB:s yrkande att återmatning inte ska betalas tillbaka med 100 procent på så sätt att Trafikverkets kompensation för återmatad el ska grundas på ett objektiva och tillförlitligt underlag senast den 31 december 2022.
2. Green Cargo AB:s yrkanden om att årlig volymdifferens ska närma sig noll kronor, att schablonbeloppen ska höjas, att fordon med elmätare ska premieras, att elförlustpåslagen är godtyckliga och att Trafikverket ska tillämpa principerna om självkostnad och icke-diskriminering avslås.

Redogörelse för ärendet

Den 13 april 2021 lämnade Green Cargo AB (Green Cargo) in en begäran om tvistlösning enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen till Transportstyrelsen.

Green Cargo anför att Trafikverkets faktureringsmodell för tillhandahållande av drivmotorström inte lever upp till kravet på självkostnadsprincipen och icke-diskriminering. Green Cargo anser vidare att Trafikverket inte agerar konkurrensneutralt.



Transportstyrelsen har vid flera tillfällen gett parterna möjlighet att yttra sig i ärendet. Parterna har också fått svara på kompletterande frågor. Transportstyrelsen bedömer att all relevant inkom till myndigheten den 20 augusti 2021.

Yrkanden och inställning

Green Cargo vill att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att se över och korrigera så att:

1. Årlig volymdifferens närmar sig noll kronor och inte som år 2020 ca 25 miljoner kronor.
2. Fordon med elmätare premieras och inte som idag fordon utan elmätare.
3. Schabloner höjs och inte som idag i vissa fall är gynnsamma vilket i sin tur gör att fordonsägare låter bli att installera elmätare.
4. Återmatning inte längre betalas tillbaka med 100 procent.
5. Elförlustpåslag för olika fordonstyper inte är mer eller mindre godtyckliga.
6. Trafikverket tillämpar principerna om självkostnad och icke-diskriminering vid tillhandahållandet av eltjänster samt agerar konkurrensneutralt.

Trafikverket anser att Green Cargos begäran är mer ett generellt yrkande som inte innehåller några konkreta uppgifter om i vilket avseende Trafikverket har fattat ett beslut som diskriminerar Green Cargo och kan därför inte bli föremål för prövning inom ramen för en tvistlösning. Trafikverket anför vidare att ett järnvägsföretag inte har rätt att inleda något tillsynsärende riktat mot infrastrukturförvaltaren. Trafikverket anser därför att Green Cargos yrkanden ska avslås.

Parternas utveckling av talan

Green Cargo har anfört i huvudsak följande

Green Cargo hänvisar till Trafikverkets beskrivning i järnvägsnätbeskrivningen (JNB) av hur kostnaden för tilläggstjänsten drivmotorström tas ut. JNB utgör en bilaga till parternas TRAV-avtal¹. Green Cargo har anfört följande.

¹ Trafikeringsavtal.

Green Cargo önskar att Trafikverket ska analysera och förstå varför volymdifferens blir så stor och korrigera ingående variabler.

Green Cargo anser att schablonerna ska ses över så att de åtminstone inte gynnar ett beteende där man undviker att visa faktisk förbrukning via elmätare. Schablonerna sett som en helhet lär behöva höjas.

Green Cargo har under ett halvårs tid efterfrågat hur stor andel återmatad el utgör av den totala volymen förbrukad el. På branschmöte 26 mars 2021 presenterades aktuella siffror för branschen. Andelen är ca 10 procent och i ett system som omsätter el för över en miljard kr/år så återbetalas således mer än 100 miljoner kr/år.

Green Cargo yrkar därför att det ska göras en total översyn av alla elförlustpåslag som görs i Trafikverkets regi för samtliga i Sverige verksamma dragfordon så att ett korrekt elförlustpåslag görs för respektive dragfordon.

Green Cargo menar att Trafikverket inte följer lagens mening enligt 6 kap. 22 § och 23 c § samt 7 kap. 1 och 8 §§ då Trafikverkets modell för uttag av avgift för tillhandahållande av drivmotorström missgynnar Green Cargo på de sätt som beskrivs i begäran om prövning av tvist.

Green Cargo hänvisar till en rapport från konsultbolaget PWC² som argumenterar att de schabloner Trafikverket använder sig av är uppmätta på 90-talet och att det sedan dess har skett förändringar i yttre faktorer som ökad trafik, förändringar i körsätt och förändring i väder som borde haft en påverkan schablonerna. Detta föranleder enligt Green Cargo att schablonerna bör ses över. Vidare menar Green Cargo att det faktum att endast 40 procent av den fakturerade elen härrör från elmätare trots att möjligheten att debiteras utifrån elmätare har funnits i över tio år tyder på att schablonerna är för låga i förhållande till verklig förbrukning.

Trafikverket har anfört i huvudsak följande

2019 inleddes en utredning efter samråd mellan Trafikverkets generaldirektör och Green Cargos verkställande direktör. Där presenterades historiken samt de beräkningar som genomförts för att fastställa det förlustpåslag som gäller för Rc/Rd.

Green Cargo var inte var nöjd med resultatet i utredningen. Hantering av förlustpåslaget för loktypen skulle därför fortsätta att utredas genom att ha uppföljning ungefär varannan vecka. Trafikverket presenterade fakta kring det som Green Cargo hade påstått på föregående möte. Efter några möten beslöts det att tillsätta en oberoende expert som skulle gå igenom befintligt

² Rapporten Banverket – eldebitering, 25 aug 2008, se handling nr 10.

material. Dock hittades ingen som var oberoende och tillräckligt kompetent. Till slut hittades en expert på KTH som Green Cargo har en viss koppling till. Trafikverket godtog detta ändå. Det ordnades ett möte mellan experten och verkets tekniska expertis. Där gick igenom föregående rapporter, ingående datavärden och beräkningsformler. Mötet kom fram till att ett medelvärde på cosfi på 0,94 skulle användas istället för 0,9. Detta var baserat på mätningar som Green Cargo hade gjort när en reduktion av Telefiltret utredes för RC4 lok. Därefter genomförde verket beräkningar på resultatet från mötet med den oberoende experten. Detta gav till resultat en sänkning av förlustpåslagen för loktyperna Rc/Rd från 1,08 till 1,07 som tillämpas från den 1 januari 2021.

Syftet med volymdifferensen är att korrigera Trafikverkets elhandelsverksamhet så att den inte genererar vare sig vinst eller förlust och på så sätt leva upp till kravet på självkostnadspris. Det värdet om 1 öre/kWh som finns i elprisrapporten är endast ett prognosvärde och används inte för debitering.

Beräkningen görs utifrån skillnaden mellan det fakturerade beloppet för samtliga järnvägsfordon (med och utan elmätare) och Trafikverkets sammanlagda kostnader för utmatad el. Det är alltså kostnaden för el inmatad i kontaktledningssystemet och den under föregående år fakturerade kostnaden. Volymdifferensen påverkas med andra ord av två saker, dels storleken på förluster och dels på mängden energi som debiteras via schabloner. Beräkningen av både förluster och schabloner baseras på någon form av normalsituation. I verkligheten så blir vare sig förlusterna eller den schablondebiterade energin som beräknad på grund av temperatur, trafikintensitet och driftsförhållanden i elnätet. Förlustpåslagen används för att fördela de beräknade förlusterna på de olika fordonstyperna. Volymdifferensen har varit följande under de fem senaste åren:

2016	9 305 011 kr
2017	-3 066 952 kr
2018	8 127 159 kr
2019	-10 308 060 kr
2020	-16 225 334 kr
Summa 2016–2020	-12 168 176 kr

Negativa värden visar utbetalning av överskott till järnvägsföretag medan positiva värden visar kompletterande fakturering mot järnvägsföretag. Detta ska jämföras med att den totala omsättningen ligger på närmare 1000 miljoner kronor per år, varav ca 60 procent av förbrukningen debiteras stöd med schabloner.

Det innebär att om man jämför -12 MSEK med en omsättning över fem år på 5 000 MSESER är differensen väldigt liten. Målet är att ha en så liten differens som möjligt. Det arbetas konstant med nivåhantering.

Trafikverket premierar varken de med eller utan energimätare. Fordon med energimätare debiteras faktisk förbrukning och fordon utan energimätare debiteras enligt schablon. Överskott/underskott i debiteringen enligt schablon fördelas årsvis på de utan energimätare.

Schablonerna är framtagna med hjälp av mätningar som genomförts i dåvarande Banverkets regi. Dessa mätningar genomfördes med installerade energimätare på bland annat fordonstyperna: Rc/Da/Ma/X1/X2/X10/X12.

Schablonen kan ändras om ett fordons elektriska system skulle förändras i en större omfattning men några sådana har inte skett. Dock har alla nya fordon energimätare installerade vilket gör att mängden schablonfakturerade fordon minskar över tid. Trafikverket kan inte höja schablonerna för vissa fordon utan att det är motiverats av en högre förbrukning/förlust i nätet, då frångår vi vår skyldighet att inte diskriminera vissa fordon/operatörer. Trafikverket kan inte tvinga någon operatör att installera energimätare. Lokets beskaffenhet bestämdes i dess trafikeringstillstånd. Däremot kan vi ställa kravet på nya och uppgraderade fordonstyper. Att installera energimätare i alla fordon som trafikerar Trafikverkets infrastruktur vore den bästa lösningen men Trafikverket kan inte tvinga en operatör att installera då lokets, av Transportstyrelsen beslutade, trafikeringstillstånd inte inbegrep en installerad energimätare. Det gäller då äldre fordonstyper, på nya fordonstyper krävs installation.

Ca 10 procent av fakturerad volym innebär återmatning. De fordonstyper som har återmatning av skapad energi ska självklart kompenseras. Beräkningar om hur denna i nästa steg används i Trafikverkets kontaktledningar, är komplicerade. Då nyttjandegraden av den återmatade energin hittills inte kunnat fastställas har Trafikverket valt att de fordon som återmatar energi, kompenseras med 100 procent för denna. Återmatning i en större omfattning är en tämligen ny förekomst där Trafikverket i dagsläget arbetar fram beräkningar på effektiviteten av den återmatade energin. Återmatningsersättningen kommer därför att uppdateras så snart det arbetet är genomfört

Förlustpåslagen är grundade på noggranna och avancerade beräkningar och är inte godtyckliga. Anledningen till varför påslaget läggs på priset är en anpassning till övriga elmarknaden. Det vore olämpligt att lägga den på volymen då den förbrukning som beräknas eller mäts upp är den faktiska förbrukningen för respektive kund.

Värdena på förlustpåslagen beräknas fram enligt komplicerade algoritmer som kräver djup kraftelektrisk kompetens. Inom NES (Nordiskt Elkraft Samarbete med de nordiska infrastrukturförvaltarna) pågår det ett arbete med att få fram ett uppdaterat dokument om förlustpåslag (NIM NES 06) som ska vara gällande för hela Norden. Detta är tänkt att ersätta enskilda dokument i olika länder såsom Energidebitering för tåg XTBE 07-42. Samarbetet kommer att fortskrida under 2021.

Beräkningen görs enligt den debiteringsmetod som finns på sida 22 i dokumentet Energidebitering för tåg XTBE 07-42. Förlustpåslaget i JNB avsnitt 6.3.3.1 avviker i vissa fall från beräkningsunderlaget på grund av att de angivna värdena i dokumentet var utefter dåtidens förutsättningar. Genom åren har en del utgångsvärden i beräkningarna förfinats vilket lett till nya värden på förlustpåslagen för vissa fordonstyper, vilket återgetts i JNB. Det ursprungliga dokumentet har inte uppdaterats då den är beräkningsstöd med uträkningar, utan det är JNB avsnitt 6.3.3.1 som är styrande.

Trafikverket anser sig tillämpa principen om självkostnad för eltjänster och agerar icke-diskriminerande och konkurrensneutralt.

Skäl för beslutet

Aktuella bestämmelser

Järnvägslagen (2004:519)

Enligt 8 kap 9 § järnvägslagen får ett järnvägsföretag hänskjuta tvister till Transportstyrelsen om huruvida en infrastrukturförvaltarens eller en tjänsteleverantörens beslut enligt järnvägslagen står i överensstämmelse med lagens 5-7 kapitel eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel.

Av 6 kap. 23 c § följer att en tjänsteleverantör som åt ett järnvägsföretag eller någon annan sökande tillhandahåller en tilläggstjänst eller en extratjänst är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. Drivmotorström är en tilläggstjänst enligt punkt 1 i andra stycket.

Enligt 7 kap. 8 § första stycket ska avgifter för järnvägstjänster och för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen i anläggningen för tjänster vara icke-diskriminerande.

Av andra stycket följer att avgiften för tjänster enligt 6 kap. 23 § inte får överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för sådana tilläggstjänster och extratjänster som avses i 6 kap. 23 c § som tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla.

Vad som menas med rimlig vinst anges i tredje stycket. Det är sådan avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk tjänsteleverantören

löper, och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

Järnvägsförordningen (2004:526)

Av 6 kap. 2 § framgår det att Trafikverket får ta ut avgifter enligt 7 kap. järnvägslagen.

Europaparlamentets och rådets direktiv av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (direktiv 2012/34/EU)

Av artikel 31.8 framgår att om det endast finns en leverantör som tillhandahåller en tilläggstjänst så får den avgift som tas ut för nyttjande av tjänsten inte överstiga kostnaden för tillhandahållandet, plus en rimlig vinst. Drivmotorström anses som en tilläggstjänst enligt punkt 3.a i bilaga II.

Enligt definitionen i artikel 3.17 är en rimlig vinst ”avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk, inbegripet beträffande intäkter, eller frånvaron av sådan risk som tjänsteleverantören löper och ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella sektorn under de senaste åren”.

Transportstyrelsens bedömning

Vad kan prövas inom ramen för tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen?

Trafikverket har i sitt yttrande ifrågasatt om Green Cargos yrkanden kan prövas i en tvist för att yrkanden är generella och är närmast att anse som en begäran om tillsyn. Transportstyrelsen anser att begreppet beslut i 8 kap. 9 § järnvägslagen omfattar alla ställningstaganden av en infrastrukturförvaltare eller tjänsteleverantör avseende det som regleras i 5-7 kap. järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats i anslutning till kapitlen. Detta kan till exempel omfatta verkets beslut om innehåll i JNB och vilka rutiner som ska tillämpas i en viss situation. Enligt vår mening omfattas därmed Green Cargos yrkandepunkterna 1-5 av 7 kap. 8 § järnvägslagen³.

Skälen för denna slutsats är följande. Transportstyrelsen har att ta ställning till om det är förenligt med järnvägslagen att Trafikverket tillämpar olika villkor för olika järnvägsföretag vid avgiftsuttag. Green Cargos yrkanden utgår inte från en specifik händelse utan om Trafikverkets avgiftssystem som finns beskrivet i JNB. Det vanliga är att hänskjutande av tvist avser en specifik händelse. Det är oklart varför Green Cargo inte har utgått från det i

³ Även om Trafikverket i detta fall inte agerar som en myndighet utan en infrastrukturförvaltare eller tjänsteleverantör kan också vissa paralleller dras med innebörden av överklagbara beslut enligt 41 § förvaltningslagen (2017:900). Ett beslut får överklagas om beslutet kan antas påverka någons situation på ett inte obetydligt sätt.

detta fall. Oaktat detta ska Transportstyrelsen nu pröva om yrkandena rymms inom ramen för tvistprövning.

Av redogörelsen av aktuella bestämmelser ovan framgår vad som anges avseende tvist i 8 kap. 9 §. Någon särskild definition av begreppet beslut i denna bestämmelse finns inte. Lydelsen av artikel 56 i direktiv 2012/34 kan visserligen tolkas som att endast ett konkret beslut av en enskild sökande i ett specifikt fall kan prövas av regleringsorganet (Transportstyrelsen) i en tvist, då direktivet anger att sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt ska kunna överklaga till regleringsorganet. Samtidigt anges i direktivet att denna möjlighet omfattar även beslut om JNB och de kriterier som fastställs där samt beslut om avgiftssystem och nivå eller struktur i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala. Listan på vad som särskilt ska kunna prövas i en tvist är inte uttömmande. Sammantaget menar Transportstyrelsen att lydelsen i direktivet innebär att det ska finnas en möjlighet att pröva även beslut om generella kriterier för avgifter för drivmotorström. Enligt Transportstyrelsens mening är det avgörande för frågan om prövning inom ramen för en tvist, om järnvägsföretag påverkas av Trafikverkets ställningstagande.

Allmänt om prövningen av avgifter för tilläggstjänster

Inledningsvis kan konstateras att tvisten handlar om Trafikverkets avgiftssystem för drivmotorström som är en tilläggstjänst enligt 6 kap 23 c § järnvägslagen. Trafikverket antar i denna tvist rollen som tjänsteleverantör. Trafikverket är vidare ensamt om att tillhandahålla drivmotorström på sitt järnvägsnät.

Enligt 7 kap. 8 § järnvägslagen ska avgiftsuttag för tilläggstjänster vara icke-diskriminerande. Om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla tjänsten får avgifterna inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, plus en rimlig vinst.

Det finns ingen mer detaljerad reglering om hur avgifter får tas ut. Trafikverket har en stor frihet att själva utforma avgifterna så länge som principerna om icke-diskriminering och självkostnad plus rimlig vinst efterlevs.

Det saknas även detaljerad reglering i järnvägslagen om hur kravet på icke-diskriminering ska förstås. Det framgår dock av förarbeten till järnvägslagen att lagstiftaren ser kravet på icke-diskriminering som ett krav på att samtliga sökande ska behandlas på samma sätt vad gäller bl.a. avgifter, inklusive

avgifter för tjänster.⁴ Utgångspunkten för Transportstyrelsens prövning är att olika aktörer ska betala samma avgifter för samma tjänster.

Enligt Transportstyrelsens mening åligger det en tjänsteleverantör att ansvara för att avgifternas utformning baseras på objektiva och tillförlitliga underlag som baseras på bästa tillgängliga kunskap om kostnadskausalitet. I de fall tjänsteleverantören tar ut olika avgifter för samma tjänster från olika tjänsteköpare måste detta bygga på sådana objektiva och tillförlitliga underlag som styrker att skillnaden i avgifter beror på objektiva skillnader i t.ex. kostnaden att tillhandahålla tjänsten. Det är regleringsorganets uppgift att i varje enskilt fall bedöma huruvida avgifterna är utformade på ett sådant sätt att de lever upp till lagkraven⁵.

Allmänt om prövningen av Trafikverkets avgifter för tillhandahållande av drivmotorström

Beräkningen av hur mycket Trafikverket ska debitera järnvägsföretag för drivmotorström sker i flera steg och bygger på flera antaganden som Trafikverket gör. För det första måste förbrukningen av drivmotorström fastställas. Detta görs antingen med hjälp av schabloner eller genom uppmätta värden från elmätare som rapporteras in av järnvägsföretagen. Schablonerna bygger på antaganden om elförbrukning. Utöver detta dras all återmatad el av från elförbrukningen. Detta bygger på ett antagande om att all el som återmatas kan tas tillvara i andra delar av systemet. För det andra beräknar Trafikverket vilka kostnader de har för att tillhandahålla drivmotorströmmen. Utöver kostnader för bl.a. inköpt el, elcertifikat, och nätkostnader tillkommer här kostnaden för elförluster. Kostnaden för dessa förluster bygger på antaganden. Alla dessa antaganden utgör potentiella felkällor som kan leda till att avgiftssystemet inte lever upp till lagens krav om icke-diskriminering samt självkostnad plus rimlig vinst. Det är därför viktigt att Trafikverket har objektiva och tillförlitliga underlag för att bestämma dessa värden.

I ett slutligt steg korrigerar Trafikverket den volymdifferensen som utgör skillnaden mellan fakturerat belopp och faktiska kostnader för att tillhandahålla el. Detta steg innebär att järnvägsföretag utan elmätare debiteras eller krediteras ytterligare pengar beroende på om Trafikverket fakturerade belopp är större eller mindre än deras utgifter för att leverera elen. Även detta förfarande kan medföra att avgiftssystemet inte lever upp till kraven på icke-diskriminering samt självkostnad och rimlig vinst. Detta om korrigeringen medför att avgifternas nivå skiljer sig åt mellan olika delar av marknaden utan att det bygger på skillnader i till exempel kostnaden att tillhandahålla el, eller om de avgifter som järnvägsföretag betalar för

⁴ Prop. 2003/04:123, s. 149.

⁵ Art. 56.1.g i direktiv 2012/34/EU.

drivmotorström överstiger Trafikverkets kostnad att tillhandahålla elen plus en rimlig vinst.

Transportstyrelsen gör alltså bedömningen att det är dessa steg – beräkning av elförbrukning, beräkning av kostnaden för att tillhandahålla elen, samt korrigering av volymdifferensen – som sammantaget utgör avgiften för drivmotorström. Detta förfarande för att beräkna avgiften innehåller alltså ett antal olika antaganden och beslut från Trafikverkets sida som var och en måste bygga på objektiva och tillförlitliga underlag för att visa att systemet lever upp till kraven om icke-diskriminering samt självkostnad och rimlig vinst.

Måste volymdifferensen vara noll för att leva upp till regelverkets krav?(yrkande 1)

Green Cargo har yrkat att volymdifferensen, det vill säga skillnaden mellan det belopp Trafikverket fakturerar järnvägsföretag och andra sökande för drivmotorström och deras faktiska kostnader för att tillhandahålla strömmen, ska närma sig noll.

Transportstyrelsen avslår yrkandet.

Volymdifferensen uppstår eftersom Trafikverket använder ett antal antaganden för att beräkna hur mycket de ska fakturera järnvägsföretagen för drivmotorström. Trafikverket använder sig av bland annat schablonmätt elförbrukning för fordon som inte har elmätare installerade, där schablonerna är en fast uppskattning av elförbrukningen per bruttotonkilometer. Trafikverket lägger även på fordonsspecifika elförlustpåslag för att täcka de förluster som uppstår vid distribution och omformning av el.

Det finns inga bestämmelser som innebär att volymdifferensen ska vara noll. Bestämmelsen av att avgifternas nivå inte får överstiga kostnaden för att tillhandahålla en tjänst plus en rimlig vinst utgår från enskilda avgifter som järnvägsföretag får betala, inte systemet som helhet. Green Cargo har inte yrkat att nivån på enskilda avgifter ska prövas.

Transportstyrelsen ser inte på vilket sätt det skulle vara diskriminerande eller avvika från principen om självkostnad plus rimlig vinst att volymdifferensen inte har varit nära noll de senaste åren. Sammantaget anser Transportstyrelsen att Green Cargos yrkande i denna del ska avslås.

Ska fordon med elmätare premieras?(yrkande 2)

Green Cargo yrkar att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att korrigera avgiftssystemet så att fordon med elmätare premieras.

Transportstyrelsen avslår yrkandet.

Green Cargos yrkande om att fordon med elmätare ska premieras är en begäran om att särbehandla fordon som har elmätare. Ett sådant förfarande skulle stå i strid med principen om icke-diskriminering och avslås därför. Det finns inget utrymme för en tjänsteleverantör att utforma avgiftssystem för att premiera fordon med viss typ av utrustning, utöver att avgifternas nivåer får återspegla kostnadsskillnader för att tillhandahålla tjänsten. Green Cargo hänvisar i sitt yttrande till att de schabloner som Trafikverket använder som underlag för debitering av fordon som saknar elmätare är för låga. Detta utgör en separat yrkandepunkt och prövas under denna punkt.

Transportstyrelsen har inte tolkat Green Cargos yrkande som att vi ska pröva om Trafikverkets korrigering av volymdifferensen strider mot bestämmelsen av att avgifternas nivå inte får överstiga kostnaden för att tillhandahålla en tjänst plus en rimlig vinst eller om förfarandet är diskriminerande. Detta förfarande kan komma att bli föremål för Transportstyrelsens tillsyn.

Är Trafikverkets schablonbelopp för tåg utan elmätare för låga? (yrkande 3)
Green Cargo har yrkat att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att höja de schablonvärden som Trafikverket använder för att uppskatta elförbrukning.

Transportstyrelsen avslår yrkandet.

För att avgöra hur mycket Trafikverket ska debitera järnvägsföretag och andra sökande för den drivmotorström de förbrukar är det nödvändigt att bestämma hur stor förbrukningen är. I de fall fordonen saknar elmätare behöver detta nödvändigtvis göras med hjälp av uppskattade schablonvärden. Om dessa schablonvärden inte är korrekta, finns det en risk att avgiftssystemet inte lever upp till lagens krav om icke-diskriminering samt självkostnad och rimlig vinst. Det är därför viktigt att Trafikverket har objektiva och tillförlitliga underlag som grund för att bestämma dessa schablonvärden.

Det har i tvisten framkommit att schablonerna baseras på mätningar utförda av Banverket på 1990-talet⁶. Transportstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att det först är om det sker tekniska förändringar i fordonens elektriska system som påverkar elförbrukningen som det finns behov av att uppdatera mätningar som ligger till grund för schabloner. Att det har gått lång tid sedan mätningar utfördes behöver således inte betyda att de är felaktiga. De förändringar i yttre faktorer som Green Cargo hänvisar till bedöms inte vara tillräckligt omfattande för att påverka schablonbeloppen nämnvärt.

⁶ Ibid, not 2.

Det har således inte framkommit att schablonerna är för låga eller att de strider mot kravet på icke-diskriminering. De underlag som Trafikverket har redovisat för Transportstyrelsen är enligt Transportstyrelsens bedömning tillräckliga för att motivera de värden som används i avgiftsmodellen. Green Cargo har heller inte kommit in med några underlag som stöd för sitt påstående att det är ekonomisk ogynnsamt att debiteras utifrån uppmätt förbrukning snarare än schabloner.

Ska återmatad el kompenseras med 100 procent? (yrkande 4)

Green Cargo har yrkat att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att återmatning av el inte längre betalas tillbaka med 100 procent.

Transportstyrelsen bifaller yrkandet.

Vissa lok är utrustade med bromsar med återmatande teknik som gör det möjligt att mata tillbaka den energi som alstras vid inbromsning till elsystemet i form av el. Trafikverket drar av all återmatad el från förbrukad el vid debitering. Det innebär att de järnvägsföretag som är utrustade med återmatande bromsar får en nedsättning på den avgift de betalar för drivmotorström i förhållande till andra järnvägsföretag. För att leva upp till kravet om icke-diskriminering måste denna nedsättning spegla den minskade kostnad det innebär för Trafikverket att el återmatas till systemet. I det här fallet kommer denna av att Trafikverket kan undvika att köpa in el från elmarknaden och istället utnyttja återmatad el. En sådan nedsättning behöver bygga på objektiva och tillförlitliga underlag.

Trafikverkets förfarande att dra av all återmatad el från elförbrukningen bygger på ett antagande att all el som återmatas till systemet kan användas av andra tåg. Trafikverket kan inte redovisa några underlag för att detta skulle vara fallet. Transportstyrelsen anser därför att det inte är styrkt att Trafikverket uppfyller kravet på icke-diskriminering. I dagsläget är det inte möjligt att ange hur stor andel av återmatad el som kan återanvändas. Transportstyrelsen bifaller Green Cargos yrkande att återmatning inte ska betalas tillbaka med 100 procent på så sätt att Trafikverkets kompensation för återmatad el ska grundas på ett objektivt och tillförlitligt underlag senast den 31 december 2022.

Är Trafikverkets elförlustpåslag godtyckliga? (yrkande 5)

Green Cargo har yrkat att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att korrigera så att elförlustpåslagen inte är godtyckliga.

Transportstyrelsen avslår yrkandet.

Trafikverket lägger på elförlustpåslag på kostnaden för uppmätt el, för att ta hänsyn till elförluster i systemet. Dessa förluster uppstår vid bland annat överföring och transformation av el. Förlusterna innebär kostnader för

Trafikverket eftersom Trafikverket måste köpa in el som täcker sådana förluster. Förlustpåslagen består av en allmän del som är densamma för samtliga fordon, och en fordonsspecifik del som varierar eftersom olika fordon ger upphov till olika stora förluster i systemet.

Green Cargo har yrkat att Trafikverket ska se över och korrigera så att elförlustpåslagen inte är godtyckliga. Green Cargo anför även att det ska göras en total översyn av alla elförlustpåslag som görs i Trafikverkets regi för samtliga i Sverige verksamma dragfordon så att ett korrekt elförlustpåslag används för respektive dragfordon.

Elförlustpåslagen innebär att vissa fordon får betala mer för drivmotorström än andra fordon och är därmed ett avsteg från principen om att samma avgifter ska gälla för samma tjänster. Om en tjänsteleverantör vill ta ut högre avgifter för vissa typer av fordon på detta sätt, krävs att det finns objektiva och tillförlitliga underlag som visar att dessa avsteg motiveras utifrån faktiska kostnadsskillnader som fordonet ger upphov till.

Transportstyrelsen bedömer att det finns sådana underlag. Trafikverket har i denna tvist gett in underlag för att visa varför elförlustpåslagen ser ut som de gör. Green Cargo har i ärendet inte invänt mot det underlag som Trafikverket har gett in. Transportstyrelsen bedömer, utifrån underlaget i denna tvist, att elförlustpåslagen inte är godtyckliga. De synes grundade i robust utredning och bedöms leva upp till kravet på icke-diskriminering.

Principerna om självkostnad plus rimlig vinst samt icke-diskriminering (yrkande 6)

Green Cargo har yrkat att Trafikverket ska se över och korrigera så att de tillämpar principerna om självkostnad och icke-diskriminering vid tillhandahållandet av drivmotorström samt att de agerar konkurrensneutralt. I löptexten anger Green Cargo att företaget yrkar att tvisten även ska omfatta huruvida Trafikverket historiskt tillämpat principerna om självkostnad och icke diskriminering vid tillhandahållandet av eltjänsterna samt agerat konkurrensneutralt.

Inledningsvis kan det konstateras att det i 7 kap 8 § järnvägslagen inte finns ett krav på att avgifter för tjänster ska vara konkurrensneutrala. Ett sådant krav finns däremot i 7 kap 1 § järnvägslagen. Den bestämmelsen reglerar avgifter för tillträde till infrastruktur och är alltså inte tillämplig i detta ärende. Det finns därför inte något stöd för att ställa ett sådant krav på Trafikverkets avgifter för drivmotorström.

I övrigt kan anmärkas att Green Cargos yrkande har karaktären av ett generellt yrkande om att Transportstyrelsen ska utreda Trafikverkets avgifter för tillhandahållande av drivmotorström. Transportstyrelsen anser att myndigheten har möjlighet att pröva klagomål om ställningstaganden som en

infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör gjort och som påverkar järnvägsföretag. Ett järnvägsföretag behöver dock ange ett visst ställningstagande som de är missnöjda med. Det räcker inte med att ange att ett område strider mot järnvägslagen. Transportstyrelsen har vidare i yrkande 1-5 prövat om stora delar av Trafikverkets avgiftssystem för drivmotorström följer lagens krav. Det finns inte anledning att pröva detta en gång till.

I löptexten fokuserar Green Cargo på Hector Rails elförlustpåslag. Transportstyrelsen har i avsnittet ovan redan bedömt att det, utifrån utredningen i denna tvist, inte finns anledning att anta att elförlustpåslagen är i strid med principerna om icke-diskriminering och självkostnad plus rimlig vinst. Den kommunikation som Green Cargo har hänvisat till i denna del leder inte till någon annan bedömning.

Sammantaget anser Transportstyrelsen därför att Green Cargos yrkande i denna del inte kan vinna framgång. Yrkandet avslås därför.

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 Linköping men skickas till Transportstyrelsen, Box 267, 781 23 Borlänge. Överklagandet ska ha 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 generaldirektör [redacted]. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef [redacted], enhetschef [redacted], sektionschef [redacted], utredarna [redacted] och [redacted] samt juristerna [redacted] och [redacted] den senare föredragande.



Generaldirektör