



LÄNSRÄTTEN
I DALARNAS LÄN

Anna-Karin Lundin

DOM
2007-02-20
Meddelad i
Falun

Mål nr
2657-05
Rotel 4

KLAGANDE

Mälarhus AB, 556088-4727
Gamla Hamnvägen
731 36 Köping

MOTPART

Järnvägsstyrelsen
Box 14
781 21 BORLÄNGE

ÖVERKLAGAT BESLUT

Järnvägsstyrelsens beslut den 2 september 2005, diariernr 2005-524/21

SAKEN

Järnvägslagen (2004:519); nu fråga om principer vid avgiftsberäkning

BAKGRUND OCH YRKANDEN

Green Cargo begärde att Järnvägsstyrelsen skulle pröva bl.a. Mälarhus AB:s beslut om uttag av avgifter från och med den 1 juli 2004 samt de principer som använts vid avgifternas beräkning. Järnvägsstyrelsen beslutade den 2 september 2005 att Mälarhus AB inte har följt principen om likabehandling i samband med sin avgiftsättning och att avgiften för användande av järnvägsspår därför inte får överstiga marginalkostnadsberäknad avgift.

Mälarhus AB (bolaget) överklagar beslutet och yrkar att beslutet ändras. Till stöd för sin talan anför bolaget bl.a. följande. Beslutet är mycket olyckligt och omkullkastar bolagets strategi avseende renovering av spåranläggning och införandet av "user pays-principen". Bolaget bildades som en fusion mellan Västerås Hamn AB och Köpings Hamn AB i januari 2001 och tog då över samtliga existerande avtal mellan Västerås Stad och nyttjare av spåren t.ex. Green Cargo, Banankompaniet m.fl. Avtalssituationen var minst sagt oklar och undermåligt dokumenterad och de rent geografiska ansvarsgränserna var varken uppdaterade eller klargjorda. Bolaget har se-

Dok.Id 10163

Postadress
Box 45
791 21 Falun

Besöksadress
Kullen 4

Telefon
023-484 00
E-post: lansrattenedalarna@dom.se

Telefax
023-484 80

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00-12:00
13:00-16:00

dan 2001 systematiskt arbetat för att åstadkomma likformiga, rättvisa, klara och ekonomiskt bärkraftiga avtal. TGOJ har vid något enstaka tillfälle under åren nyttjat delar av hamnspåren utan att underrätta bolaget. Beslutet bygger på att bolaget vid detta tillfälle underlätit att debitera TGOJ spåravgift samtidigt som Green Cargo i avtal med oss debiterats detsamma. Bolaget har sedan början av 2005 fört diskussioner med samtliga tågoperatörer, i synnerhet TGOJ, om rutinerna för inpassering på hamnområdet och nyttjandet av spåren av främst säkerhetsskäl, eftersom förhandsanmälan till vår driftsplanering ibland inte sker. Bolaget är mitt uppe i en process där bolaget på ett mer systematiskt sätt bygger upp priskalkyler och där spåravgiften är en parameter. Kalkylen är baserad på ett visst antal vagnar/år. Vid fler vagnar än kalkylbasen sjunker priset och vice versa.

Järnvägsstyrelsen anför i yttrande den 29 september 2005 att styrelsen i sin handläggning av ärendet har tagit hänsyn till de skäl som angivits i överklagandeskriften. Vad bolaget anfört medför ingen annan bedömning än den som gjorts i det överklagade beslutet. Bolaget måste ta ut ickediskriminerande och jämförbara avgifter av alla som använder spåren för att få ta ut avgifter som ger full kostnadstäckning.

DOMSKÄL

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

Enligt Järnvägstyrelsens 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.

Av artikel 7 punkt 3 direktiv 2001/14/EG framgår bl.a. att avgiften för minimipaketet och bantillträdestjänsterna skall fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

Enligt samma artikel punkt 7 i direktivet skall det tillhandahållande av tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II inte omfattas av denna artikel. Utan att det nämnda åsidosätts skall järnvägstrafikens konkurrenssituation beaktas vid fastställandet av priser för de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II.

Av artikel 8 punkt 1 direktivet framgår att för att uppnå full kostnadstäckning för infrastrukturförvaltarens kostnader får medlemsstaterna, om marknaden kan tåla detta, fastställa prishöjningar på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som största möjliga konkurrenskraft säkerställs, särskilt för internationella godstransporter med järnväg. Avgiftssystemet skall respektera de produktivitetsökningar som järnvägsföretagen uppnått.

Avgifternas nivå får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av driften av tågtrafiken, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

Av direktivets bilaga II punkt 2 d) framgår att som bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster räknas bl.a. godsterminaler.

Länsrätten gör följande bedömning.

Järnvägslagen trädde i kraft i juli 2004 men enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter skulle bestämmelserna om avgifter enligt 7 kap. börja tillämpas först den andra lördagen i december 2006. Då lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet har upphävts, utom när det gäller tilldelningsförfarande, fanns det under den i målet aktuella perioden ingen nationell lagreglering av avgifter. I avsaknad av nationell rätt bör EG-rätt tillämpas, som i detta fall utgörs av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur. Reglerna om avgifter i direktivet har inte direkt effekt mellan enskilda rättssubjekt. I linje med Sveriges skyldighet att använda sig av direktivskonform 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.


Länsrätten har således att ta ställning till huruvida de beräkningar som ligger till grund för bolagets avgiftsuttag gjorts i enlighet med de principer som framgår av direktivet. Enligt direktivets artikel 7 punkt 3 skall avgiften fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Sådana kostnader är främst drift- och underhållskostnader. Principerna för uttag av avgifter i artikel 7 skall dock 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 t.ex. tågbildningsmöjligheter och rangering. Spår på hamnområden är i sig alltid att anse som bantillträdestjänster i avgiftshänseende. Avgifterna skall således beräknas på det sätt som beskrivs i artikel 7 punkt 3 i direktivet. Enligt direktivet får fastställas prishöj-

ningar utöver marginalkostnadsberäknad avgift för att uppnå full kostnads-
täckning för infrastrukturförvaltaren 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 bevis-
ning 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. Det är emellertid ostridigt i
målet att TGOJ tillåtits använda hamnens spår utan att betala någon avgift.
Genom att TGOJ fått köra gratis på spår som Green Cargo debiterats avgift
för bryter bolaget mot principen om icke-diskriminering, vilket utgör hinder
för bolaget att ta ut en avgift för användande av järnvägsspår som överstiger
marginalkostnaden. Överklagandet skall således avslås. Vad Mälarhamnar
AB i övrigt anfört föranleder ingen annan bedömning.

DOMSLUT

Länsrätten avslår överklagandet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (Dv 3109/1c).


Peter Krantz