

**Sökande**

EuroMaint Rail AB, 556032-2918  
Box 1555  
171 29 SOLNA  
Ombud:  
Tobias Bengtsson  
Wistrand Advokatbyrå  
Box 11920  
404 39 GÖTEBORG

**Motpart**

Jernhusen Verkstäder AB, 556616-7408  
Box 703  
851 21 SUNDSVALL  
Ombud:  
Björn Öberg  
Advokatfirman Oebergs AB  
Sveavägen 9-11  
101 52 STOCKHOLM

**Saken**

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende de avgifter Jernhusen Verkstäder AB tar ut för nyttjande av järnvägsinfrastruktur.

---

## **Beslut**

De avgifter Jernhusen Verkstäder AB tar ut för nyttjande av järnvägsinfrastruktur vid Sävenäs Lokdepå och Göteborg Motorvagnshall står i överensstämmelse med järnvägslagen (2004:519) och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

## **Bakgrund**

Jernhusen AB är ett publikt aktiebolag vars samtliga aktier ägs av svenska staten. Jernhusen äger, förvaltar och utvecklar ett fastighetsbestånd av stationer, underhållsdepåer och godsterminaler längs den svenska järnvägen.

EuroMaint Rail AB (EuroMaint) är verksam med underhåll av järnvägsfordon och komponenter som används i sådana fordon. Bolaget bedriver sin verksamhet i verkstadslokaler som i de flesta fall hyrs av det av Jernhusen AB helägda dotterbolaget Jernhusen Verkstäder AB (i det följande "Jernhusen"). Separat från hyran av själva lokalen tillhandahåller Jernhusen viss infrastruktur som är belägen i anslutning till verkstadslokalerna. EuroMaint behöver få tillgång till dessa anläggningar för att kunna bedriva sin verksamhet med underhåll av järnvägsfordon.

EuroMaint inkom den 8 mars 2011 till Transportstyrelsen med en ansökan om prövning av tvist avseende Jernhusens avgifter för nyttjande av ett antal järnvägsanläggningar. Jernhusen invände att EuroMaint är att betrakta som infrastrukturförvaltare för vissa av anläggningarna och att Transportstyrelsen borde avvisa talan i dessa delar.

Transportstyrelsen beslutade den 27 juni 2011 att avvisa EuroMaints begäran om prövning av tvist till den del den avser avgifter för nyttjande av elanläggningar i de fall där EuroMaint är infrastrukturförvaltare.

Twisten avseende avgifterna för nyttjande av de infrastrukturanläggningar för vilka Jernhusen är infrastrukturförvaltare, Sävenäs Lokdepå och Göteborg Motorvagnshall, återstår att pröva i detta ärende.

Transportstyrelsens avvisningsbeslut överklagades den 15 juli 2011 av EuroMaint som yrkade att förvaltningsrätten ska upphäva beslutet.

## **Yrkanden**

### **EuroMaint**

EuroMaint har yrkat att Transportstyrelsen enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) prövar om de avgifter Jernhusen Verkstäder AB (Jernhusen) tar ut för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur är förenliga med järnvägslagen och de författningar som meddelats med stöd av lagen. För det fall att

Transportstyrelsen bedömer att första stycket i 8 kap. 9 § järnvägslagen inte är tillämpligt på tvisten yrkar EuroMaint att Transportstyrelsen, med stöd av tredje stycket, fastställer de villkor avseende avgifter, inklusive avgiftsnivåer, i det trafikeringsavtal som ska gälla mellan parterna, alternativt att Transportstyrelsen öppnar ett tillsynsärende rörande avgifternas förenlighet med järnvägslagen. EuroMaint hävdar att de avgifter Jernhusen tar ut för nyttjande av anläggningar inte är i överensstämmelse med järnvägslagen. Enligt EuroMaint är Jernhusen infrastrukturförvaltare för samtliga de anläggningar som yrkandet avser.

### **Jernhusen**

Vad gäller de anläggningar för vilka Jernhusen är infrastrukturförvaltare har Jernhusen medgett att Transportstyrelsen prövar skäligheten i trafikeringsavtalen. Jernhusen har gjort gällande att avgifterna är fastställda i enlighet med järnvägslagen och även påpekat att EuroMaint har betalat avgifter i enlighet med trafikeringsavtalen för Sävenäs Lokdepå och Göteborg Motorvagnshall.

### ***Parternas utveckling av talan***

#### **EuroMaint har i huvudsak anfört följande**

Jernhusens metod för att fastställa nivån på avgifterna strider mot reglerna om avgifter för järnvägsinfrastruktur i 7 kap. järnvägslagen. Av 7 kap. 2 § järnvägslagen framgår att avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon (så kallad marginalkostnadsbaserad avgift). För infrastruktur som ingår i terminaler som inte ägs och förvaltas av staten gäller dock att avgiften fastställas på sätt som anges i 7 kap. 8 § samma lag. EuroMaint gör bedömningen att den infrastruktur Jernhusen tillhandahåller närmast får anses "ingå i terminaler", vilket innebär att 7 kap. 8 § är tillämplig på avgifterna.

Om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla viss tjänst, ska avgiften – enligt nämnda bestämmelse – beräknas utifrån kostnaden att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska utnyttjande som köparen av tjänsten begär. Jernhusens ensamställning innebär att avgiften för att tillhandahålla infrastrukturen ska beräknas utifrån "kostnaden för att tillhandahålla tjänsten". EuroMaint ställer sig därför frågande till om Jernhusens avgifter för nyttjande av infrastruktur avspeglar Jernhusens kostnader för att tillhandahålla denna.

EuroMaint gör gällande att "kostnaden för att tillhandahålla tjänsten" enligt 7 kap. 8 § järnvägslagen avser innehavarens faktiska kostnader och inte teoretiska kostnader för investeringar som innehavaren möjligen kommer att göra i framtiden. De faktiska kostnaderna för en investering erhålls genom att den införskaffade anläggningen åsätts ett anskaffningsvärde och genom att utgiften för anläggningen kostnadsförs efter hand som anläggningen skrivs av.

Anläggningen kan dock inte skrivas av innan den anskaffats. Denna princip för beräkning av kostnader, den så kallade *förmögenhetsbevarande principen*, utgör den gängse metoden för beräkning av kostnader enligt god redovisningssed. Med utgångspunkt i de syften som ligger till grund för järnvägslagens regler om avgifter för tillgång till järnvägsinfrastruktur - främst att innehavare av sådan infrastruktur inte skall kunna ta ut avgifter som inte står i proportion till kostnaderna - saknas anledning att applicera någon annan princip för sådana anläggningstillgångar som utgör järnvägsinfrastruktur.

Jernhusen förefaller tillämpa en metod för kostnadsberäkning som i redovisningssammanhang benämns den *kapacitetsbevarande principen*. Enligt EuroMaints förmenande saknas det helt stöd i järnvägslagen för tillämpning av en sådan princip.

EuroMaint har även företett ett utlåtande från auktoriserade revisorerna Claes Thimfors och Sune Edvardsson. Deras bedömning är att järnvägslagens ordalydelse ger uttryck för en förmögenhetsbevarande princip vilket innebär att avgiftsuttaget ska baseras på faktiska kostnader och historiska anskaffningsvärden. De av EuroMaint nyttjade anläggningarna har relativt låga anskaffningsvärden och bokförda restvärden då det är äldre anläggningar. Debitering utifrån en kapacitetsbevarande princip (nuanskaffningsvärde) skulle därmed innebära intäkter som överstiger de faktiska kostnader som Jernhusen idag har. En debitering utifrån ett nuanskaffningsvärde står inte i överensstämmelse med järnvägslagens ordalydelse.

### **Jernhusen har i huvudsak anfört följande**

Jernhusens beslut om avgifter står med god marginal i överensstämmelse med järnvägslagen och med de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Den nuvarande prislistan ger en totalintäkt som är avsevärt lägre än självkostnaden för infrastrukturförvaltningen. Jernhusens avgifter är - eftersom marknaden bedömts behöva en successiv omställning - ännu inte tillräckligt höga för att täcka kostnaderna för anläggningarna. Långsiktigt kommer denna underprissättning inte att fungera eftersom Jernhusen inte får några anslag för att löpande förvalta järnvägsinfrastrukturen. Anläggningarna kommer då inte att kunna hållas i ett brukbart skick på sikt.

Självkostnads kalkylen delas upp i flera kalkylkomponenter: kapitalkostnad, reinvesteringarkostnad, underhålls- och driftskostnad, administrationskostnad och en vakanskostnad. Kapitalkostnaden är 10 procent på anläggningarnas värde. I administrationskostnaden ingår 10 procents vinstmarginal. Detta anser Jernhusen vara skäliga affärsmässiga påslag.

EuroMaint försöker i sin skrift på flera ställen ge intryck av att Jernhusen genom avgifterna ska få tackning för sina framtida investeringar, med vilket EuroMaint synes mena nyinvesteringar. Jernhusen menar att det finns stöd för att en infrastrukturförvaltare genom avgifterna bör få tackning för sina gjorda investeringar och förutsedda reinvesteringar. Begreppet "reinvestering" definieras som "utbyte av en anläggningsdel typ växel, transformator, spåravsnitt men utan att höja kapaciteten eller utöka funktionaliteten". Reinvesteringen utförs när en anläggningsdel har passerat sin tekniska livslängd. Det är alltså närmast fråga om planerat underhåll, någonting helt annat än de "framtida investeringar" som EuroMaint anspelar på.

Det är önskvärt med konkurrens inte bara mellan järnvägsföretag och verkstäder, utan också mellan infrastrukturförvaltare som tillhandahåller depåer med tillhörande tjänster. En sådan konkurrens är inte möjlig om den av historiska skäl dominerande infrastrukturförvaltaren av depåer tvingas hålla avgifterna på en orimligt låg nivå. Jernhusen anser att det finns konkurrens från bland annat Trafikverket i tillhandahållandet av t ex uppställningsspår med eller utan tågvarmeposter. Därmed är Jernhusen inte ensamma om att tillhandahålla tjänsterna.

Jernhusen har företett utlåtanden dels från KPMG Corporate Finance (KPMG), dels från professorerna Ted Lindblom och Göran Bergdahl.

Enligt KPMG kan den modell Jernhusen använder inte sägas leda till en systematisk överkompensation för Jernhusen under förutsättning att de förväntade reinvesteringarna inte konsekvent överstiger de faktiska reinvesteringarna och att de av Jernhusen antagna avkastningskraven inte överstiger vad som kan anses vara ett rimligt avkastningskrav. Det finns däremot risk för underkompensation, som i viss mån kan kompenseras av den marginal som Jernhusen tar ut på de administrativa kostnaderna.

Ted Lindblom och Göran Bergdahl anser att det är rimligt att utgå från en nuanskaffningskostnad vid beräkning av de kapitalkostnader som nu är i fråga. 7 kap. 8 § järnvägslagen ska tolkas utifrån ekonomiska grundvalar och inte utifrån vad som gäller enligt god redovisningssed.

### Skäl för beslutet

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

Transportstyrelsen har som framgår ovan avvisat EuroMaints begäran om prövning avseende nyttjande av de anläggningar för vilka EuroMaint är infrastrukturförvaltare. I fråga om anläggningarna Sävenäs Lokdepå och Göteborg Motorvagnshall är Jernhusen att betrakta som infrastrukturförvaltare och Jernhusens beslut om avgifter avseende dessa anläggningar kan prövas av Transportstyrelsen

I enlighet med 7 kap. 2§ järnvägslagen ska avgifter för infrastruktur som ingår i terminaler som inte ägs och förvaltas av staten fastställas enligt 8 §. Det är således 7 kap. 8 § järnvägslagen som reglerar avgiftsättningen för de aktuella anläggningarna. Bestämmelsen har följande lydelse:

*Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall vara icke-diskriminerande. Om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla en viss tjänst, skall avgiften beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska utnyttjande som köparen av tjänsten begär.*

Jernhusen har hävdatt att det i närheten av de aktuella anläggningarna finns alternativa uppställningsspår med tågvarmeposter. Såvitt Transportstyrelsen kan bedöma kan dock huvuddelen av den infrastruktur vars avgifter nu är i fråga tillhandahållas enbart av Jernhusen för att det ska vara möjligt att använda underhållsanläggningarna. Även de uppställningsspår som Jernhusen refererar till kan enligt Transportstyrelsen endast i blygsam omfattning vara praktiskt användbara alternativ till Jernhusens spår vid dessa anläggningar. Transportstyrelsen anser därför att Jernhusen är ensam tillhandahållare av dessa tjänster. Avgifterna ska alltså beräknas utifrån kostnaden att tillhandahålla tjänsterna och tas ut i förhållande till hur mycket köparen begär att utnyttja dem. Till stöd för en sådan tolkning ligger den formulering som återfinns i direktiv 2001/14/EG, som ligger till grund för denna och flertalet bestämmelser i järnvägslagen, att avgiften ska relateras till kostnaden för att tillhandahålla tjänsten.

Det går dock från vare sig lagtext, förarbeten eller det underliggande EG-direktivet att utröna hur höga avgifterna får vara i förhållande till kostnaderna för att tillhandahålla dem.

Järnvägslagen preciserar heller inte hur de kostnader som ska ligga till grund för avgifter ska fastställas. För att en verksamhet ska kunna drivas långsiktigt är det dock rimligt att de kostnader som avgifterna baseras på inte beräknas utifrån enbart redovisade kostnader, utan även inkluderar kostnader för att bibehålla anläggningarnas kvalitet. Det kan göras genom att räkna fram nuanskaffningskostnader eller, som Jernhusen har gjort, inkludera de reinvesteringar som beräknas behöva göras. Vid en reinvestering höjs inte standarden eller prestandan, utan den kan ses som ett underhåll för vilket behoven ackumuleras under ett antal år. Det är vidare skäligt att de avgifter som nu är ifråga får inkludera en rimlig vinst. Transportstyrelsen anser mot bakgrund av ovanstående att Jernhusens avgifter har beräknats utifrån kostnaderna för anläggningarna.

Jernhusen är dock, som framgår av de utlåtanden som Jernhusen själv tillfört utredningen, inte konsekvent när det gäller beräkning av kostnader. Detta kan innebära att de kostnader som Jernhusen räknat fram är för höga. Samtidigt kan konstateras, utifrån de underlag som presenterats, att summan av de avgifter som Jernhusen tar ut väsentligt understiger de framräknade kostnaderna för anläggningarna. Detta underskott bedömer Transportstyrelsen vara betydligt större än de eventuella övervärderingar av kostnaderna som gjorts.

Enligt 7 kap. 8 § järnvägslagen ska avgiften beräknas efter det faktiska utnyttjande som köparen av tjänsten begär. I Jernhusens järnvägsnätsbeskrivning redovisas årliga avgifter, vilka uttas per styck för nyttjande av olika anläggningskomponenter respektive per meter för spår och kontaktledning. Om flera använder samma anläggning/tjänst fördelas kostnaden utifrån antalet användare och vilken tid anläggningen nyttjas. Transportstyrelsen anser därför att Jernhusen uppfyller kravet på att avgift sätts utifrån det utnyttjande av anläggningen som köparen av tjänsten begär. Transportstyrelsen finner att avgiftssättningen heller inte i detta avseende strider mot kravet på icke-diskriminerande avgifter.

Av det ovan anförda framgår att de avgifter Jernhusen tar ut för nyttjande av infrastruktur anläggningar vid Sävenäs lokdepå och Göteborg Motorvagnshall står i överensstämmelse järnvägslagen.

Då Transportstyrelsen har prövat tvisten enligt EuroMaints förstahandsyrkande finns inte anledning för Transportstyrelsen att pröva EuroMaints övriga yrkanden.

---

Beslut i detta ärende har fattats av väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschefen Heléne Jarefors och sektionschefen Åsa Tysklind, juristen Åke Lewerentz, föredragande, och handläggaren Anders Mattsson.

Birgitta Hermansson

Transportstyrelsens beslut kan överklagas – se bilaga



## Bilaga - Underrättelse om hur man överklagar beslut

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

Transportstyrelsen  
Väg- och järnvägsavdelningen  
Box 267  
781 2 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 Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag företaget/Ni fick del av beslutet. Om klaganden är en part som företräder det allmänna skall överklagandet dock ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Transportstyrelsen skall sända överklagandet och handlingarna i ärendet till Förvaltningsrätten i Falun för prövning, om Transportstyrelsen inte självt ändrar beslutet på det sätt som önskas.

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

Postadress: se ovan  
E-post: [jarnvag@transportstyrelsen.se](mailto:jarnvag@transportstyrelsen.se)  
Telefon: 0771-503 503