

STATENS VA-NÄMND

BESLUT

2015-02-10
Stockholm

BVa 10

Va 9/11

SÖKANDE Göteborgs kommun

Ombud: A R S

MOTPART Trafikverket

Ombud: Advokaten M F

SAKEN Brukningsavgifter

VA-NÄMNDENS AVGÖRANDE

1. Va-nämnden fastställer Trafikverkets avgiftsskyldighet i förhållande till Göteborgs kommun för brukningsavgifter enligt 27 § lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster avseende tiden den 1 januari 2009–den 30 juni 2012 till totalt 1 834 113 kr, varav 494 037 kr avser år 2009, 506 388 kr år 2010, 543 441 kr år 2011 och 290 247 kr första halvåret 2012.
2. Va-nämnden förpliktar Trafikverket att till Göteborgs kommun betala ränta enligt 6 § räntelagen på
 - 247 018 kr 50 öre från och med den 19 december 2009 till och med den 11 juli 2012,
 - 247 018 kr 50 öre från och med den 5 februari 2010 till och med den 11 juli 2012,
 - 202 555 kr från och med den 27 augusti 2010 till och med den 2 juli 2012,

- 50 639 kr från och med den 29 januari 2011 till och med den 2 juli 2012,
 - 253 194 kr från och med den 29 januari 2011 till och med den 2 juli 2012,
 - 271 720 kr från och med den 12 september 2011 till och med den 2 juli 2012 samt på
 - 271 720 kr från och med den 21 februari 2012 till och med den 29 juli 2012.
3. Va-nämnden ogillar Göteborgs kommuns talan i övrigt.
 4. Va-nämnden lämnar Trafikverkets yrkande om ersättning för rättegångskostnader utan bifall.

BAKGRUND

Målet gäller Göteborgs kommuns debitering av bruksavgifter enligt 27 § lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster, vattentjänstlagen, avseende vägar för vilka Trafikverket är väghållare under perioden den 1 januari 2009 till och med den 30 juni 2012. Debiteringen har gjorts av kommunen i dess egenskap av huvudman för den allmänna va-anläggningen i kommunen.

Enligt nämnda bestämmelse ska den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls betala en avgift för en allmän va-anläggning om två förutsättningar är uppfyllda. Den ena förutsättningen är att den allmänna platsmarken finns inom va-anläggningens verksamhetsområde. Att vägarna ligger inom verksamhetsområdet för den aktuella vattentjänsten är parterna överens om. Den andra förutsättningen för avgiftsskyldighet är att bortledning av vatten från den allmänna platsmarken behövs med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön. Inte heller detta har ifrågasatts av Trafikverket.

Avgiftsskyldighet inträder enligt 13 § vattentjänstlagen när huvudmannen har ordnat de anordningar som behövs för bortledandet och informerat den som är avgiftsskyldig om detta. Det råder inte heller tvist om detta.

Redan i den fram till den 1 januari 2007 gällande lagen (1970:244) om allmänna vatten- och avloppsanläggningar, 1970 års va-lag, gavs det möjlighet att ta ut avgifter för bortledning av dagvatten från allmänna platser om dessa låg inom detaljplanelagda områden. Med allmänna platser avsågs detsamma som i plan- och bygglagstiftningen, dvs. sådan mark som i en detaljplan eller i områdesbestämmelser hade redovisats som allmän plats, t.ex. gator, torg och parker. Vattentjänstlagens reglering innebär att det för avgiftsuttag inte finns något krav på att marken ska vara detaljplanelagd. I stället krävs att det är fråga om allmän platsmark. Med detta avses allmän mark som i detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:412) redovisas som allmän plats eller, om marken inte omfattas av detaljplan, väg eller mark som funktionellt och i övrigt motsvarar sådan mark. Att detta villkor är uppfyllt råder det inte heller tvist om.

Parterna är överens om att Trafikverket den aktuella perioden varit avgiftsskyldigt för 988 074 m² väg. Trafikverket anser att ytorna ska debiteras avgift motsvarande vad som enligt kommunens taxa debiteras för vägar med antal fordonsrörelser per dygn (ÅDT) som uppgår till 500–10 000 (Klass 2). Göteborgs kommun anser att ytor om 87 118 m² ska debiteras i nämnda kategori medan 900 956 m² ska debiteras den avgift som enligt taxan gäller för vägar med mer än 10 000 ÅDT (Klass 3). För år 2012 var avgiften per m² väg 47 öre respektive 2 kr 10 öre. Åren 2009-2011 var avgifterna något lägre; 40 öre respektive 1 kr 80 öre, 41 öre respektive 1 kr 84 öre samt 44 öre respektive 1 kr 96 öre. Beloppen är exklusive mervärdesskatt.

YRKANDEN M.M.

Kommunen har yrkat att Va-nämnden ska förplikta Trafikverket att betala 4 083 960 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen
 på 1 035 355 kr från och med 2009-12-19 till och med 2010-02-04,
 på 2 070 710 kr från och med 2010-02-05 till och med 2010-08-26,
 på 2 917 449 kr från och med 2010-08-27 till och med 2011-01-28,
 på 4 187 557 kr från och med 2011-01-29 till och med 2011-09-11,
 på 5 315 185 kr från och med 2011-09-12 till och med 2012-02-20,
 på 6 442 814 kr från och med 2012-02-21 till och med 2012-07-02,
 på 4 444 434 kr från och med 2012-07-03 till och med 2012-07-11,
 på 3 456 359 kr från och med 2012-07-12 till och med 2012-07-29,
 på 4 083 960 kr från och med 2012-07-30 till dess full betalning sker.

I andra hand har kommunen yrkat att Va-nämnden ska förplikta Trafikverket att betala skäligen ansedda belopp.

Trafikverket har bestritt skyldighet att betala något kapitalbelopp (med hänvisning till att betalning redan skett med högre belopp) men medgett betalning av ränta enligt 6 § räntelagen
 på 247 018,50 kr från och med den 2009-12-19 till och med 2012-07-11,
 på 247 018,50 kr från och med den 2010-02-05 till och med den 2012-07-11,
 på 202 555 kr från och med den 2010-08-27 till och med den 2012-07-02,

på 50 639 kr från och med den 2011-01-29 till och med den 2012-07-02,
på 253 194 kr från och med den 2011-01-29 till och med den 2012-07-02,
på 271 720 kr från och med den 2011-09-12 till och med 2012-07-02
på 271 720 kr från och med den 2012-02-21 till och med den 2012-07-29

Trafikverket har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 112 690 kr
exklusive mervärdesskatt avseende ombudskostnader, varav 110 000 kr avser
ombudets arvode och 2 690 kr avser ombudets kostnader.

Kommunen har bestritt yrkandet.

BEVISNING

Trafikverket har med hänvisning till att den kvarvarande tvistefrågan torde vara
en ren rättsfråga anført att den bevisning som har åberopats av Göteborgs
kommun förefaller onödig och bör avvisas.

Kommunen har å sin sida uppgett att man avstår från bevisning som är hän-
förlig till ostridiga förhållanden.

PARTERNAS UTVECKLING AV TALAN

Göteborgs kommun har anført bl.a. följande.

Göteborgs kommunfullmäktige har den 4 december 2008 antagit den i saken
gällande va-taxan som trädde i kraft den 1 januari 2009. Avgifterna uppdelas i
anläggningsavgifter, som avser att täcka viss andel av anläggningskostnaderna
för den allmänna va-anläggningen och bruksavgifter, avsedda att täcka
kostnaderna för den löpande driften av anläggningen.

Enligt 9 § i taxan ska den som svarar för att allmän platsmark ställs i ordning
och underhålls erlägga anläggningsavgift. Avgift tas ut per ytenhet, m², för an-
ordnande av dagvattenbortledning enligt bilaga A till taxan. Avgift utgår med
60 % av tomtteavgiften. Kommunen har emellertid ännu inte debiterat

Vägverket/Trafikverket någon anläggningsavgift avseende den allmänna dagvattenanläggningen.

På motsvarande sätt ska den som svarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls, enligt § 15 § i taxan erlægga periodisk bruksavgift för dagvatten. Bruksavgift för dagvatten gata erläggs enligt särskild bilaga B till taxan. Avgift utgår per ytenhet allmän platsmark för anordnande av dagvattenbortledning. Allmän platsmark indelas i tre olika klasser, där indelningen huvudsakligen beror på trafikintensiteten och den därmed sammanhängande föroreningsgraden. Syftet med uppdelningen av avgiftsgrundande ytor i tre avgiftsklasser är att skapa incitament för väghållaren att genomföra åtgärder för att minska förekommande dagvattenflöden och föroreningsinnehållet i dagvattnet. Klassificeringen följer samma indelning som gjordes i *Dagvatten inom planlagda områden* (VA-verket, 2001).

Tabell: Klassificering av vägytor

	Klass 1	Klass 2	Klass 3
Typ av yta	Låga	Måttliga	Höga
Fordonsrörelser/dygn	föroreningshalter <500	föroreningshalter 500- 10 000	föroreningshalter > 10 000

Kommunens självkostnadsunderlag

En första utgångspunkt för beräkningen av kommunens självkostnadsunderlag är kommunens totala kostnader för hantering av dagvatten från fastigheter och allmän platsmark. Dessa kostnader uppgår enligt gjorda beräkningar till 65 624 948 kr. Beräkningen skedde år 2007 och grundas på 2006 års kostnadsläge. Summan består av kostnader för avledning, rening, projektering, avskrivningar och kapitaltjänstkostnad, förnyelse av anläggningarna och andel av personalkostnader. Vissa kostnadsposter har i efterhand visat sig vara underskattade och kommer att höjas i underlaget för framtida taxor. Det gäller bl.a. kostnaderna för rening av tillskottsvatten i det regionala reningsverket vid Rya.

Beräkning av avgifternas storlek

Kommunen har vid framtagandet av dagvattentaxan genomfört en GIS-analys av den allmänna va-anläggningens verksamhetsområde för dagvatten i syfte att klarlägga hur stora ytor som kan läggas till grund för avgiftsuttag och hur de fördelas på berörda huvudmän. Uppskattningen av allmän platsmarkens egentliga andel av verksamhetsområdets totala yta uppgår således till cirka 14,61 %, vilken i utredningen har avrundats till 15 %.

Trafikverkets betalningsskyldighet

Den kommunala va-huvudmannen har genom Kretsloppskontoret och med stöd av den angivna taxan, tillställt Vägverket/Trafikverket fakturor, innefattande krav på betalning. Samtliga fakturor har förfallit till betalning.

Trafikverket är väghållare och således ansvarigt för att allmän platsmark i form av vägar inom verksamhetsområdet för den allmänna va-anläggningen ställs i ordning och underhålls. Trafikverket är således avgiftsskyldigt i och för sig.

Även i övrigt är förutsättningarna för avgiftsskyldighet uppfyllda. Sålunda har tidpunkten för avgiftsskyldighet enligt 27 § andra stycket vattentjänstlagen inträtt. Vidare har fördelningen av avgiftsskyldigheten för Dg hänförlig till fastighetsägare resp. huvudman för allmän platsmark skett i enlighet med bestämmelsen i 31 § tredje stycket samma lag.

Enligt kommunens mening är en differentiering av kommunens taxebundna avgifter för mottagande och bortledning av dagvatten, förenlig med LAV och dess grunder. Trafikverket har inte anfört någon omständighet som visar på motsatsen. Även om Statens va-nämnd skulle finna att taxans multipel, dvs. storleken på differentieringen, inte i tillräcklig omfattning skulle motsvaras av en nytta för väghållarna, bör Va-nämnden, i enlighet med kommunens andrahandsyrkande, förplikta Trafikverket att utge det belopp som nämnden finner skäligt.

Differentiering av bruksavgift Dagvatten gata, Dg

Kommunen vidhåller att differentieringen av bruksavgifterna för Dagvatten gata (Dg) är förenlig med lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster samt att kommunens uttag av bruksavgift för dagvatten gata av Trafikverket har skett enligt vad som är skäligt och rättvist. Till bemötande av verkets invändningar och besvarande av ställda frågor, får kommunen anföra följande.

- i. Som Trafikverkets invändningar får förstås, rör de inte storleken på det totala avgiftsuttaget för vattentjänsten utan endast hur avgiftsuttaget fördelas mellan förekommande väghållare. Invändningarna rör m.a.o. inte självkostnadsprincipen utan enbart likställighetsprincipen. Det torde således vara ostridigt att kommunens taxa, och det därmed sammanhängande totala avgiftsuttaget för vattentjänsten, är förenlig med LAV:s självkostnadsprincip.
- ii. Kommunen har vid framtagande av taxan för dagvattenavgift för allmän platsmark och avgiftsdifferentieringen haft som en utgångspunkt att va-avgifter i princip ska bestämmas med hänsyn till den huvudsakliga nytta som den avgiftsskyldige har av va-anläggningen och med bortseende från huvudmannens individuella kostnader för varje särskild del.
- iii. En annan utgångspunkt för kommunen har varit Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 22 december 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område (det s.k. ramvattendirektivet) vari särskilt betonas att principen om att förorenaren betalar ska tillämpas. På vattentjänstområdet innebär principen att varje användare bör stå för sin del av de kostnader som uppstår i direkt proportion till förbrukad vattenmängd eller orsakad förorening. – 1 detta sammanhang ska också nämnas att Statens va-nämnd, på regeringens uppdrag, i en rapport daterad den 24 juni 2002 har bedömt att avgiftsbestämmelserna i lagen (1970:244) om allmänna vattentjänster och avloppsanläggningar i allt väsentligt är förenliga med ramvattendirektivet. Slutsatsen är även applicerbar på vattentjänstlagen. –

Principen syftar bl.a. till att främja en effektivisering av vattenförbrukningen och en minskning av föroreningarna. Detta ligger även i linje med vattentjänstlagens nya skyddsintresse; skyddet för miljön som innebär att även intresset av en god hushållning med naturresurserna ska tillgodoses (Prop. 2005/06:78 s. 45).

Kommunen har i sin taxekonstruktion tagit fasta på utgångspunkterna ovan och infört en differentiering av bruksavgiften för Dagvatten gata utifrån trafikintensiteten på vägen.

Det är svårt att se att huvudmannen, när denna taxa bestäms, kan grunda den på någon annan fördelningsnyckel än kvadratmeter vägyta. Det enklaste tillvägagångssättet skulle givetvis vara att, på sätt som Trafikverket förespråkar, fastställa ett pris per kvadratmeter, gemensamt för samtliga vägsträckor inom den allmänna va-anläggningens verksamhetsområde, som vid avgiftsuttaget ska multipliceras med den aktuella vägytans area.

Som framgått delar emellertid inte kommunen verkets uppfattning. Enligt kommunens mening är det inte lämpligt att fördela avgiftsskyldigheten efter ett sådant linjärt beräkningssätt, dvs. att varje kvadratmeter vägsträcka ska kosta lika mycket, oavsett hur hårt vägsträckan i fråga är trafikerad. Taxan bygger således på ett konstaterbart samband mellan trafikintensiteten på en vägsträcka och föroreningsmängderna i det dagvatten som avrinner från vägsträckan. Ju högre trafikintensitet; desto högre är också föroreningsmängden i det dagvatten som avvattnas från vägområdet i fråga. De sålunda förekommande förhöjda föroreningsmängderna i dagvatten från vägsträckor med högre trafikintensitet innebär en ökad belastning på miljön och människors hälsa och ger därigenom upphov till en miljömässig samhällskostnad.

Genom att va-huvudmannen tar emot, bortleder och i olika avseenden behandlar eller hanterar dagvatten från väghållarens vägar, föreligger en direkt nytta för väghållaren. Den väghållare som avleder vatten med höga föroreningsmängder till den allmänna va-anläggningen får därmed sägas ha större nytta av den allmänna va-anläggningen än den som avleder vatten med lägre

föroreningsmängder. – Detta synsätt är också förenligt med 28 § LAV som ger kommunen rätt att genom avgiften täcka kostnader för de bortlednings- och reningsåtgärder som kan behövas för att hantera det bortledda dagvattnet.

Enligt kommunens mening finns det inte något i LAV:s principer för fördelning av avgiftsskyldigheten som hindrar ett differentierat avgiftsuttag. Enligt kommunens mening finns det inte heller något som hindrar att differentieringen sker med hänsyn till vägsträckors olika miljöpåverkan.

Utifrån slutsatserna ovan och tidigare utredningar delades vägytan in i tre klasser efter föroreningshalt, helt i enlighet med det tidigare konstaterade sambandet mellan högre trafikintensitet och en högre grad av föroreningsbelastning. Klassificeringen följer samma indelning som gjordes i VA-verkets rapport från år 2001 Dagvatten inom planlagda områden, vilken baseras på ett omfattande faktamaterial. Sambandets existens bekräftas även av Trafikverket i dess egen publikation Vägdagvatten- Råd och rekommendationer för val av miljöåtgärd (2011:112). I rapporten nämns på sidan 11 följande: "Vägdagvattnets innehåll av föroreningar korrelerar ofta till trafikmängden. Större trafikmängd ger mer föroreningar." Redan i förarbetena till vattentjänstlagen lyfte regeringen fram att fastställandet av kostnadsfördelningen inte var någon exakt vetenskap utan regeringen kunde konstatera följande (Prop. 2005/06:78 s. 94): "Den närmare fördelningen kommer i allmänhet knappast att kunna beräknas med någon stor exakthet utan får uppskattas efter vad förhållandena kan medge." – Detta visar att kommunens indelning av vägytan i klasser efter föroreningshalt och fastställande av gränserna är förenlig med likställighetsprincipen i LAV.

- vi. Som vi redogjort för ovan följer klasserna och gränserna indelningen i VA-verkets rapport. Dessa fastlades redan år 2001, dvs. långt före konstruktionen av dagvattentaxan för allmän platsmark gata. Trafikverkets påstående om att avgiften är fördelaktigt satt för kommunen saknar grund och tillbakavisas. Gränserna, som med nödvändighet inte kan fastställas med större exakthet, fastlades utifrån det i rapporten sammanställda faktamaterialet. Vad kommunen anfört i detta avsnitt utgör tillsammans för vad som anförs under punkten vii.

nedan svar på Trafikverkets fråga om varför gränsen går vid 10 000 fordon per dygn och på vilket sätt detta är relevant för att bedöma nyttan.

- vii. Kommunens svar på Trafikverkets fråga om vilken grund kommunen har för att ta ut högre avgifter för trafik med högre trafikbelastning är således att kommunen har utgått från den nytta Trafikverket får anses ha av tjänsten snarare än från de kostnader som tjänsten ger upphov till för kommunen. Även Trafikverkets fråga om på vilket sätt kostnaderna ökar för Göteborgs kommun när det gäller vägar med mer än 10 000 fordon/dygn i förhållande till vägar med lägre trafikbelastning får därmed anses besvarad.
- viii. Trafikverket vill även ha svar på frågan om vilka incitament en högre avgift kan ge brukaren när det är kommunen som är ansvarig för insamling och rening av dagvatten (vattentjänster). I kommunens taxa ligger incitamentet i att väghållarens åtgärder beaktas vid andelsberäkningen/avgiftsuttaget. Om allmänplatsmark-förvaltaren vidtar åtgärder så att föroreningarna från markytan väsentligen minskar, klassas denna om från klass 3 till klass 2. På så sätt stimulerar avgiften allmänplatsmarkförvaltaren till att vidta reningsåtgärder. Detta ligger även i linje med prispolitiken som föreskrivs i ramvattendirektivet; dvs. att prispolitiken för vatten ska ge vattenförbrukarna tillräckliga incitament till effektiv användning av vattenresurserna.

Brukare kan endast i den omfattning som föreskrivs i LAV undgå avgiftsskyldighet genom att inrätta en enskild va-anläggning när det finns ett sådant konstaterat behov som medför att kommunen enligt 6 § LAV är skyldig att se till att behovet tillgodoses i verksamhetsområdet genom en allmän va-anläggning.

Huruvida en enskild brukare av den allmänna anläggningen har rätt att uppföra egna anläggningar för sin försörjning av vattentjänster torde, från snävt rättsliga utgångspunkter, avgöras av den avvägning av den enskilda anläggningens egenskaper och i vad mån den bättre kan tillgodose fastighetens - i detta fall väg- och gatumarken - behov av aktuella vattentjänster. Kommunen kan dock bekräfta att om verket skulle vilja bygga egna anläggningar för hantering av dagvatten från sina vägområden, avser kommunen inte att motsätta sig det.

Sammanfattningsvis gör kommunen gällande att differentieringen av brukningsavgifterna för Dagvatten gata (Dg) är förenlig med LAV och att kommunens uttag av brukningsavgift för Dagvatten gata av Trafikverket har skett enligt vad som är skäligt och rättvist.

Möjlighet till jämkning

För det fall Statens va-nämnd åsidosätter kommunens differentierade taxa ska Trafikverket i vart fall förpliktas utge en jämkad brukningsavgift för Dagvatten gata för åren 2009 - 2011 efter vad va-nämnden finner vara skäligt och rättvist. Tillämplig grund för jämkning av avgiftsuttaget skulle i sådant fall vara taxans allmänna jämningsbestämmelse, § 19.

I en sådan prövning bör Statens va-nämnd särskilt beakta att ett generellt kvadratmeterpris innebär följdändringar för samtliga väghållare inom verksamhetsområdet samt att kommunen kan bibehålla kostnadstäckningen för den aktuella vattentjänsten även med ett sådant generellt kvadratmeterpris.

Det hittills debiterade beloppet för mindre trafikerade vägsträckor kan då inte utgöra grund för bestämningen av ett skäligt belopp per kvadratmeter, utan måste höjas väsentligt.

Kommunen vill särskilt framhålla att de verkliga kostnaderna för tjänsten Dagvatten gata är högre än de kostnader som fördelas på väghållarna. Kommunen har inte möjlighet att närmare framräkna ett sålunda jämkat kvadratmeterpris.

Tillämplig grund för jämkning är hänförlig till den allmänna rätt som tillkommer domstolar och Statens va-nämnd, att fatta beslut om ett jämkat belopp inom ramen för parternas yrkande och vitsordande.

Kommunen överlämnar därför till Statens va-nämnd att utifrån en samlad bedömning, med särskilt beaktande av nu redovisade omständigheter, bestämma

att Trafikverket ska förpliktas utge bruksavgift för dagvatten gata med belopp som Statens va-nämnd finner skälig och rättvis.

Trafikverket har anfört bl.a. följande.

Trafikverket och Göteborgs kommun är överens om följande: De aktuella ytornas storlek. Vilken andel av ytorna som ligger inom klass 2 och klass 3. Att taxans storlek enligt taxeföreskriften för klass 2 är skälig. Att vägar med en högre trafik kan innehålla högre föroreningshalter och ha olika behov.

Dock är parterna inte överens om huruvida det föreligger rätt att ta ut högre avgifter endast utifrån det faktum att vägar har högre trafikbelastning. Tvistefrågan torde vara en ren rättsfråga.

Va-nämnden ska först pröva om det är möjligt att ta ut högre avgifter per m² endast utifrån det faktum att vissa vägar har högre trafikbelastning. Nästa fråga är om differentieringens omfattning är skälig och rättvis.

Den bevisning som har åberopats av Göteborgs kommun förefaller onödig och bör följaktligen avvisas.

Göteborgs kommun hävdar att det faktum att vägar med högre trafik kan ge högre föroreningsbelastning ger kommunen rätt att differentiera avgiften. I detta fall har avgiften [för åren 2009-2011] satts till 0,40–0,44 kr per m² och år (beroende på år) vid en trafik under 10 000 ÅDT och till 1,60–1,96 kr per m² och år vid en trafik över 10 000 ÅDT, utan att kommunen har visat att det sker en mer omfattande rening eller att kommunen har högre kostnader för omhändertagande av vatten från vägar med trafik över 10 000 ÅDT.

Trafikverket anser inte att detta är en skälig och rättvis fördelning av avgifterna. Trafikverket delar inte uppfattningen att det tillhandahålls en större nytta eller att skulle finnas skäl för en särtaxa.

Avgiften avser att täcka kostnader för tillhandahållandet av en tjänst. Om differentieringen sker utifrån en vägbelastning, utan att en särskild nytta till-

handahålls (ökad renings- eller bortledningskapacitet) blir det helt att jämställa med en skatt som endast är baserad utifrån vägbelastning (och den eventuella högre föroreningshalten).

Kommunen hänvisar till uttalanden i förarbetena (prop. 2005/06:78 s. 94) för att motivera att det inte går att ha någon exakt fördelning och att en indelning av vägytan i klasser efter föroreningshalt och fastställande av gränser är förenlig med likställighetsprincipen (*likabehandlingsprincipen*) i lagen om allmänna vattentjänster. Det bör i detta sammanhang noteras att det refererade uttalandet i förarbetena avser fördelningen mellan fastighetsägare och den som är ansvarig för allmän platsmark (fördelningen mellan ansvariga enligt 26-27 §§ vattentjänstlagen). Kommunen anger, som svar på Trafikverkets fråga om vilka incitament en högre avgift kan ge brukaren, att incitamentet ligger i kommunens taxa genom att väghållarens åtgärder beaktas vid andelsberäkningen/avgiftsuttaget. Det preciseras inte närmare vari stödet för detta resonemang finns i själva taxeföreskriften. Det anges inte heller vilka rättsliga möjligheter som en väghållare har att vidta egna reningsåtgärder när skyldigheten för rening åligger kommunen enligt 6 § lagen om allmänna vattentjänster är uppfylld.

Som svar på Trafikverkets fråga om en brukare har rätt att införa en egen va-anläggning när kommunen har skyldighet enligt 6 § lagen om allmänna vattentjänster anger kommunen:

"Till besvarande av denna fråga får kommunen upplysa om att brukare endast i den omfattning som föreskrivs i LA V kan undgå avgiftsskyldighet genom att inrätta en enskild va-anläggning när det finns ett sådant konstaterat behov som medför att kommunen enligt 6 § LAV är skyldig att se till att behovet tillgodoses i verksamhetsområdet genom en allmän va-anläggning. "

Såsom en alternativ grund för talan anger nu Göteborgs kommun taxeföreskriftens allmänna jämningsbestämmelse. Denna bestämmelse har följande lydelse:

19 § Om för viss eller vissa fastigheter kostnaden för att förse fastigheterna med vatten och avlopp i beaktansvärd omfattning avviker från fastigheterna inom verksamhetsområdet i övrigt, kan avgift utgå enligt särskild antagen särtaxa.

År det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 14-17 får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldighet om avgiftens storlek.

Kommunen måste syfta på möjligheten till särtaxa i 19 § första stycket. Kommunen bör då precisera vilken eller vilka fastigheter som avses och i vilken beaktansvärd omfattning som kostnaderna för kommunen att förse dessa fastigheter med avlopp avviker från andra fastigheter inom verksamhetsområdet i övrigt.

Kommunen gör även gällande att ett generellt kvadratmeterpris skulle innebära följdändringar (höjningar) för samtliga väghållare inom verksamhetsområdet för att kommunen ska kunna bibehålla kostnadstäckning för den aktuella vattentjänsten med ett generellt kvadratmeterpris.

Trafikverket vill i detta sammanhang poängtera att det inte finns någon skyldighet för kommunen att säkerställa kostnadstäckning genom avgifter enligt lagen om allmänna vattentjänster. Det som däremot är uppenbart är att kostnaderna för Trafikverket skulle minska i väsentlig utsträckning med ett generellt kvadratmeterpris, även om det generella kvadratmeterpriset skulle höjas för att täcka det inkomstbortfall som ett avskaffande av differentieringen skulle leda till.

Att ta ut högre avgifter, som påstås motiverade av miljöskydd, utan att samtidigt ha infört en dagvattenrening som tar sikte på att undanröja eller motverka de befarade riskerna för miljöstörningar strider mot lagen om allmänna vattentjänster (jfr prop. 2005/06:78 s. 46 ö). Det kan inte heller anses ligga i linje med art. 6 i direktiv (2000/60/EG) om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område.

Göteborgs kommun anger att de har svårt att se att de, när taxan bestäms, kan grunda den på någon annan fördelningsnyckel än kvadratmeter vägyta. Det bör

då noteras att det finns flera kommuner som tillämpar en annan modell. Det gäller bl.a. Alingsås kommun som istället utgått ifrån vilka anläggningar och anslutning (serviser) som har upprättats. Alingsås kommun menar att storleken på en servis är representativ för den nytta som brukaren kan anses ha av de vattentjänster va-anläggningen erbjuder. Alingsås kommun har dock tagit fasta på reservationen att man i vissa fall av misstag eller av andra skäl kan ha utfört installationer som inte har varit motiverade. Likaså kan det finnas installationer som de funnits behov för, men där behoven upphört, eller att det upprättats en servis med större dimension än motiverat. Därför har Alingsås kommun gett brukarna möjligheter att inkomma med invändningar.

Om yrkad ersättning för rättegångskostnader har parterna anfört följande.

Trafikverket

Göteborgs kommun har gjort gällande att det ska utgå en differentierad avgift för olika ytor utan att närmare förklara på vilket sätt det skulle tillhandahållas någon större nytta för vägar med större trafikbelastning. Göteborgs kommun har inte heller gjort gällande att de har haft högre kostnader för ytor med högre trafikbelastning. Göteborgs kommun har endast motiverat avgiftsdifferentieringen som ett incitament för brukaren att själv vidta reningsåtgärder som kommunen enligt lagen har en skyldighet att vidta. Att kommunen är skyldig att de facto tillhandahålla rening framgår av vad som stadgas i 28 § vattentjänstlagen. Bestämmelsen stipulerar att "Avgifter enligt 24-27 §§ som avser bortledning av vatten ska även täcka kostnaderna för den rening av vattnet som behövs med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön." Det är således inte möjligt för kommun att utforma avgiften i syfte att vältra över ansvaret för rening från kommun till väghållare. Kommunen ska istället ta ut avgift för rening av vatten, men i detta fall är det ostridigt att det inte tillhandahålls någon särskild rening för vägar med trafik över 10 000 ÅDT. Differentieringen vilar därmed inte heller på skälig och rättvis grund enligt 31 § vattentjänstlagen. Utifrån dessa omständigheter måste talan anses uppenbart ogrundad. Mot denna bakgrund finns särskilda skäl för att det ska utgå ersättning för Trafikverkets ombudskostnader. Utöver denna grund för yrkandet om ersättning för kostnader åberopar Trafikverket även det faktum att en stor del

av Trafikverkets kostnader hänför sig till arbetet att försöka utröna hur Göteborgs kommun har kommit fram till yrkade belopp och ränteberäkningar. Göteborgs kommun har dessutom valt att inte medverka i diskussioner för att förenkla processen eller hitta överenskommelser om hur yrkade belopp och ränteberäkningar ska hanteras med hänsyn till den felaktiga inbetalningen. Mot denna bakgrund får kostnaderna i målet till stor del anses ha uppkommit som en följd av hur Göteborgs kommun har valt att föra processen.

Göteborgs kommun

Trafikverket har inte anfört något som med fog utgör sådana särskilda skäl som krävs för att ersättning för rättegångskostnad ska tillerkännas verket. Huvuddelen av argumentationen rörande justeringar av kommunens förstahandsyrkande har varit hänförlig till de betalningar som Trafikverket gjort under hand och som Trafikverket först flera månader i efterhand påstått vara felaktiga. Kommunen har deltagit i flertalet diskussioner och redan på ett tidigt stadium meddelat sin inställning till de påstådda felaktiga betalningarna. Vidare har kommunen tagit del av Trafikverkets synpunkter och beaktat dessa vid den slutliga utformningen av förstahandsyrkandet. Trafikverket har inte heller framställt någon sakligt grundad invändning mot det sätt förstahandsyrkandet nu har beräknats.

VA-NÄMNDENS SKÄL

Göteborgs kommun har för de aktuella vägytorna debiterat bruksavgifter per m² vars storlek beror på till vilken av följande kategorier ytan anses höra.

	Klass 1	Klass 2	Klass 3
Typ av yta	Låga föroreningshalter	Måttliga föroreningshalter	Höga föroreningshalter
Fordonsrörelser/ dygn	<500	500- 10 000	> 10 000

Parterna har under handläggningen i Va-nämnden succesivt kommit överens i många frågor. De är sålunda överens om att de avgiftsgrundande vägytornas storlek är 988 074 m². De är också överens om att 87 118 m² vägyta har ett antal fordonsrörelser per dygn (ÅDT) som är 500–10 000 och att resterande 900 956 m² har ÅDT som överstiger 10 000.

Det råder numera bara tvist om avgiftsuttaget för vägytor med antal fordonsrörelser per dygn (ÅDT) som överskrider 10 000. Trafikverket anser att dessa ytor ska debiteras avgifter som motsvarar vad som utgår för vägar med 500–10 000 ÅDT (Klass 2). Göteborgs kommun anser att debiteringen ska följa taxans indelning och att därför 900 956 m² ska debiteras den avgift som gäller för vägar med mer än 10 000 ÅDT (Klass 3). Att 87 118 m² vägyta ska debiteras avgift enligt Klass 2 är de dock ense om.

Den tidsperiod som provas är den 1 januari 2009 till och med den 30 juni 2012. För år 2012 var avgiften per m² väg 47 öre respektive 2 kr 10 öre. Åren 2009–2011 var avgifterna något lägre; 40 öre respektive 1 kr 80 öre, 41 öre respektive 1 kr 84 öre samt 44 öre respektive 1 kr 96 öre. För år 2009 anser kommunen således att avgift ska utgå med dels 87 118 x 40 öre, dels 900 956 x 1 kr 80 öre medan Trafikverkets inställning motsvarar en avgift på 988 074 x 40 öre för detta år. För övriga år har de, efter korrigering för redovisade taxeförändringar, motsvarande inställningar. Beloppen är exklusive mervärdesskatt.

För avgifter enligt lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster, vattentjänstlagen, gäller generellt att de får bestämmas som anläggningsavgifter och bruk-

ningsavgifter samt att de inte får överskrida det som behövs för att täcka de kostnader som är nödvändiga för att ordna och driva va-anläggningen. Avgifterna ska också bestämmas så att kostnaderna fördelas på de avgiftsskyldiga enligt vad som är skäligt och rättvist. Om vattentjänsterna för en viss eller vissa fastigheter på grund av särskilda omständigheter medför kostnader som i beaktansvärd omfattning avviker från andra fastigheter i verksamhetsområdet, ska avgifterna bestämmas med hänsyn till skillnaderna. (Jfr 29–31 §§.)

De avgifter som nu är i fråga avser bortledande av vatten från allmän platsmark. Utöver kostnader för bortledandet ska avgifterna täcka förekommande kostnader för rening som behövs. Det totala avgiftsuttaget för denna tjänst får inte överstiga summan av nämnda kostnader. Avgifterna ska fördelas mellan fastighetsägare och de som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls (t.ex. väghållare). Fördelningen ska göras enligt vad som är skäligt med hänsyn till den berörda allmänna platsmarkens omfattning och fastighetsägarnas nytta av vattentjänsten. (Jfr 26–28 § samt 30 § tredje stycket och 31 § tredje stycket vattentjänstlagen.)

Kommunen har redovisat de totala kostnaderna för hantering av dagvatten från fastigheter och allmän platsmark och redovisat att avgifterna inte är större än dessa kostnader. Dessa uppgifter har inte ifrågasatts.

Trafikverket har inte heller ifrågasatt den gjorda fördelningen enligt 31 § tredje stycket vattentjänstlagen mellan fastighetsägarna och de som svarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls.

Trafikverkets inställning i målet har bäring på fördelningen inom det kollektiv som svarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls (särskilt mellan väghållare). Enligt verket borde avgiften vara lika stor för alla vägsträckor med en trafikbelastning som är minst 500 fordon per dygn. Enligt kommunens synsätt ska avgiften för dessa differentieras i två kategorier, varav en för vägsträckor med en trafikbelastning som överstiger 10 000 fordon per dygn.

Trafikverkets inställning grundar sig på att eftersom man anser att det inte har tillkommit eller finns en renings- eller bortledningskapacitet som särskilt är till för belastade vägar så kan det inte finnas en större nytta som motiverar ett högre avgiftsuttag för dessa (Klass 3). Trafikverket har framhållit att Göteborgs kommun inte har större kostnader för bortledning och rening av dagvatten från vägytor som har hänförs till Klass 3 än vad som gäller för övriga vägar.

Göteborgs kommun har å sin sida framhållit att man har utgått från den nytta Trafikverket får anses ha av tjänsten snarare än från de kostnader som tjänsten ger upphov till för kommunen. Kommunen har härvid pekat på att genom att va-huvudmannen tar emot, bortleder och i olika avseenden behandlar eller hanterar dagvatten från väghållarens vägar, så föreligger en direkt nytta för väghållaren. Enligt kommunen kan den väghållare som har dagvatten med hög föroreningsgrad sägas ha större nytta av den allmänna va-anläggningen än den som har dagvatten med låg föroreningsgrad. Kommunen har kopplat sitt nyttoresonemang till antagandet att ökad trafikbelastning innebär ökade föroreningsmängder. Den som har mer förorenat vatten skulle alltså ha större nytta av tjänsten.

Närmare om de rättsliga utgångspunkterna för prövningen

Vid vattentjänstlagens ikraftträdande den 1 januari 2007 upphörde lagen (1970:244) om allmänna vatten- och avloppsanläggningar, 1970 års va-lag eller VAL 1970, att gälla. Den lagen innehöll bl.a. det allmänna stadgandet att avgiftsskyldigheten ska fördelas mellan fastigheterna efter skälig och rättvis grund (26 §). Med hänvisning till förarbetsuttalanden till VAL 1970 (bl.a. prop. 1970:118 s. 105) anförde Högsta domstolen år 1981 att 26 § VAL 70 bör tolkas så att va-avgift i princip ska bestämmas med hänsyn till den huvudsakliga nytta som varje särskild fastighet har av va-anläggningen och med bortseende från huvudmannens individuella kostnader för fastigheten i fråga (se NJA 1981 s. 640 I).

Högsta domstolen ansåg också att kravet på skälig och rättvis fördelning måste anses innebära, att nyttoprincipen kan och ska frångås när det beträffande viss

fastighet föreligger sådana särförhållanden i fråga om dess beskaffenhet och läge eller förhållanden i övrigt som är ägnade att relativt sett avsevärt fördyra eller förbilliga va-försörjningen till fastigheten. Vidare konstaterade domstolen att det i tillämpningen allmänt antagits att den angivna principen om fördelning av avgiftsskyldigheten efter nytta innebär att avgiften som huvudregel bestäms i direkt proportion till mängden förbrukat vatten och att en differentiering i vissa fall sker genom att mängdrabatt medges åt större förbrukare. Kravet på skälighet och rättvisa i 26 § va-lagen måste också enligt domstolen anses innebära att storförbrukare är berättigade till sådan rabatt i vissa fall, om det visas att de relativa kostnaderna för förbrukarens va-försörjning på grund av den stora förbrukningen är lägre än för en normalförbrukare samtidigt som det för en avgiftssänkning, enligt grunderna för lagstiftningen, måste krävas att kostnadsskillnaderna är avsevärda. Enligt domstolen kan det inte anses strida mot va-lagens fördelningsprincip att samtliga brukare bidrar till kostnaderna för dagvattnet och att detta i princip sker i förhållande till den utsträckning i vilken var och en tar va-anläggningen i anspråk.

Bestämmelsen 26 § VAL 70 ändrades en gång genom att den vid halvårsskiftet 1996 tillfördes två nya stycken. Det tredje stycket rörde möjligheten att ha s.k. säsongstaxa. Det andra stycket gällde möjligheterna att bestämma s.k. särtaxa för anläggningsavgift och innebar att det i stället för avsevärda kostnadsskillnader skulle räcka med beaktansvärda sådana för att motivera särtaxa. Lagrådet konstaterade då att eftersom den nya regeln hade begränsats till engångsavgifter, skulle den möjligen motsättningsvis kunna läsas så att huvudmannen vid fastställande av taxa för brukningsavgifter inte är berättigad att ta hänsyn till sådana särförhållanden i fråga om viss eller vissa fastigheter som kan ge upphov till ökade kostnader. Även om det inte uttryckligen anges i motiven fick det enligt Lagrådet emellertid antas att detta inte varit avsikten utan att rådande praxis alltjämt skulle gälla i fråga om dessa avgifter. (Se prop. 1995/96:188 s. 43 f.)

Enligt vattentjänstlagens 31 § första stycket ska såsom framgått ovan va-avgifter bestämmas så att kostnaderna fördelas på de avgiftsskyldiga enligt vad som är skäligt och rättvist. Detta är inte avsett att innebära någon förändring i

förhållande till gällande rätt (se författningskommentaren prop. 2005/06:78 s. 145, BoU8 s. 3 och 11 samt rskr. 213). I bestämmelsens andra stycke har förut-sättningarna för särtaxa utvidgats till att nu uttryckligen gälla även bruksnings-avgifter. I lagstiftningsärendet sades att detta kan öka möjligheten att i avgifts-sättningen beakta att en viss fastighet förorsakar högre kostnader för avlopps-rening än vad som är normalt (se a.p. s. 95).

Bedömningen i detta fall

Göteborgs kommun gör inte gällande att man har högre kostnader för vatten från Trafikverkets vägar med mer än 10 000 ÅDT än för vatten från vägar med 500–10 000 ÅDT. Trafikverket hävdar också att kommunen inte har högre kostnader. Utredningen ger inte heller stöd för antagande att kostnaderna för omhändertagandet av vatten från Trafikverkets vägar skulle vara högre.

I detta sammanhang bör det också påpekas att de kostnader som kan utgöra av-giftsunderlag för avgifter enligt 26 och 27 §§ vattentjänstlagen är de som är hänförliga till den där beskrivna tjänsten *bortledande av vatten från allmän platsmark*. Att avgifterna inte får överskrida det som behövs för *den* tjänsten framgår av 30 § tredje stycket vattentjänstlagen. Kostnaderna för omhänder-tagande av dagvatten från fastigheter kan däremot inte ingå i detta avgifts-underlag. Hur aktuella avgifter förhåller sig till de av kommunen redovisade samlade kostnaderna för dagvatten från allmän platsmark *och* fastigheter är då av underordnad betydelse.

Grunden för differentieringen är dock i stället en antagen större nytta som be-står i att kommunen tar emot vatten som (enligt kommunen) är mer förorenat än annat vatten från allmän platsmark.

Frågan är då om kommunen haft rätt att differentiera avgiftsuttaget mellan de två vägkategorierna.

I enlighet med vad som har redovisats ovan så får gällande rätt anses innebära bl.a. att det är mängden vatten, eller i vilken utsträckning som en användare tar

va-anläggningen i anspråk, som är utgångspunkten för bedömningen av graden av nytta och att man i det sammanhanget ska bortse från individuella kostnader som beror på fastighetens beskaffenhet och läge m.m.

Den s.k. nyttoprincipen ska dock inte förstås så att man ska bortse från om eller i vilken omfattning som kommunen har haft kostnader för rening av den avgiftsskyldiges vatten. Om vattnet orsakar högre reningskostnader än normalt så skulle det kunna utgöra ett exempel på när den avgiftsskyldige i större utsträckning tar va-anläggningen i anspråk vilket i sin tur skulle kunna motivera högre avgifter. Om en kommun tar emot avloppsvatten utan att rena vattnet, eller få högre kostnader för rening, så kan däremot inte nyttan anses öka med föroreningsmängderna.

De tillämpliga bestämmelserna har en utformning som överensstämmer med det sagda. De innebär att förekommande kostnader för rening ska ingå i det avgiftsunderlag som ska fördelas mellan de i detta sammanhang avgiftsskyldiga och att fördelningen ska göras på ett sätt som är skäligt och rättvist.

Utredningen ger inte stöd för att mängden vatten per ytenhet från Trafikverkets vägar med mer än 10 000 ÅDT är större, eller att omhändertagandet av en volymenhet av vattnet är mer kostsamt, än vad som gäller för vatten från vägar med 500–10 000 ÅDT.

Om högre avgifter skulle tas ut av en väghållare trots att kostnaderna inte är större så skulle det antingen leda till ett överuttag i förhållande till 30 § tredje stycket vattentjänstlagen eller till att avgiftsfördelningen strider mot 31 § första stycket samma lag. Det högre avgiftsuttaget för Trafikverkets vägar med mer än 10 000 ÅDT strider därför mot vattentjänstlagens bestämmelser.

I frågan om det sätt på vilket differentieringen har kommit till uttryck gör Varnämnden följande bedömning.

Vad Göteborgs kommuns taxeenliga avgiftsdebitering av bruksavgifter per m² vägyta innebär kan illustreras med följande teoretiska exempel. Utgångs-

punkten är två olika vägsträckor varav sträcka ett har två filer och totalt 15 000 ÅDT och sträcka två har en fil och totalt 7 500 ÅDT. Trafiken på sträcka ett antas vara jämnt fördelad på båda filerna. Vidare antas alla filer i exemplet vara lika långa och lika breda. För sträcka ett ska då enligt taxan debiteras för dubbelt så många m^2 som för sträcka två. Avgiften per m^2 skiljer sig i exemplet dramatiskt åt mellan filerna beroende på vilken av de två sträckorna de hör till trots att det för varje fil är samma trafikintensitet. År 2012 är avgiften för den första sträckans filer 2 kr 10 öre per m^2 . För den andra sträckans fil är m^2 -avgiften 47 öre. För åren 2009–2011 var relationerna mellan dessa avgifter ungefär desamma. Det sagda innebär att trots att samtliga filer har samma trafikintensitet så debiteras för var och en av de två filerna i den första sträckan en avgift som är drygt fyra gånger större än vad som debiteras för den enfiliga andra sträckan

Taxekonstruktionen kan redan mot denna bakgrund inte anses ha ett godtagbart samband med kostnader eller nytta. Konstruktionen är därför oförenlig med vattentjänstlagens bestämmelser om kostnaders och avgifters fördelning.

Sammanfattningsvis har Va-nämnden konstaterat att såväl *differentieringen* i sig som *taxekonstruktionen* är oförenliga med vattentjänstlagens bestämmelser. De av kommunen debiterade m^2 -avgifterna kan därför inte ligga till grund för bedömningen.

Som *skälig nivå* i och för sig har Trafikverket för de aktuella åren godtagit 40 öre, 41 öre, 44 öre respektive 47 öre per m^2 , exklusive mervärdesskatt, vilket motsvarar den nivå som har gällt för vägar med högst 10 000 och minst 500 ÅDT. Eftersom Va-nämnden har underkänt ett högre avgiftsuttag för vägar med mer än 10 000 ÅDT bör den godtagna nivån läggas till grund för de fortsatta bedömningarna. Trafikverkets avgiftsskyldighet blir då, inklusive mervärdesskatt, totalt 1 834 113 kr, varav 494 037 kr avser år 2009, 506 388 kr år 2010, 543 441 kr år 2011 och 290 247 kr första halvåret 2012.

Trafikverket har ostridigt erlagt betalning som vida överstiger dessa belopp. Betalningarna har avsett bl.a. de nu redovisade beloppen. Kommunen har

också begärt betalning av väsentligt mer i avgifter än vad Va-nämnden nu funnit att Trafikverkets avgiftsskyldighet motsvarar. Fråga uppkommer då om kommunen på grund av de av Trafikverket gjorda betalningarna har förvärvat en rätt till dessa överskjutande belopp. I denna del gör Va-nämnden följande bedömning.

Kommunen har gett in en sammanställning över gjorda betalningar och faktureringar (beslutsbilaga 1). Betalningarna har gjorts trots att parterna inte har varit ense och så vitt utredningen visar under tiden för Va-nämndens prövning. Betalningarna överskrider vad Trafikverket i målet har medgett att betala. Verket har gjort gällande att misstag har skett vid betalandet. Att så varit fallet kan inte ifrågasättas. Betalningarna får mot denna bakgrund anses ha skett under förbehåll angående tvistens utgång. Kommunen kan då inte ha framgång med sin talan på denna grund.

Trafikverket har i målet inte begärt återbetalning av överskjutande medel. Va-nämnden tar därför inte ställning i den frågan.

Mot denna bakgrund bör Göteborgs kommuns talan bifallas på så sätt att det fastställs att Trafikverket varit avgiftsskyldigt med ovan angivna belopp vilka inkluderar mervärdesskatt.

Kommunen har också begärt *ränta*. Trafikverket har medgett att betala viss ränta. Ett godtagande av kommunens uppgifter om tidpunkter för betalningarna (se bilaga 1) innebär inte att Trafikverket, med i huvudsaken gjorda bedömningar som utgångspunkt, skulle vara skyldigt att betala mer i ränta än vad som nu har medgetts. Det medgivna är lägre än vad kommunen har yrkat. Trafikverket bör därför åläggas att betala ränta i enlighet med medgivandet.

Vid i målet gjorda bedömningar ska sammanfattningsvis

1. Fastställas att Trafikverket för tiden den 1 januari 2009 till och med den 30 juni 2012 varit avgiftsskyldigt med totalt 1 834 113 kr, varav 494 037 kr avser år 2009, 506 388 kr år 2010, 543 441 kr år 2011 och 290 247 kr första halvåret 2012.

2. Trafikverket förpliktas att betala medgiven ränta.
3. Kommunens talan i övrigt ogillas.

I frågan om ersättning för *rättegångskostnader* gör Va-nämnden följande bedömning.

Enligt 14 § andra stycket lagen (1976:839) om Statens va-nämnd kan part i den nu aktuella typen av mål på begäran tillerkännas ersättning av motparten för kostnad vid nämnden om det finns särskilda skäl för det. Huvudregeln är alltså att vardera parten ska bära sina rättegångskostnader oavsett vem av dem som tappar målet. Särskilda skäl har i rättspraxis ansetts kunna föreligga i fall där sakfrågan i ett mål inte prövats tidigare och haft stor betydelse inte bara för parterna i målet utan bedömts få sådan betydelse även för många andra huvudmän och brukare, s.k. pilotmål. Även i mål där fastighetsägaren, till skillnad från det normala i va-mål, fått bära en stor utredningsbörd har denne kunnat få ersättning för rättegångskostnader enligt undantagsregeln. I vissa andra fall av processuell natur har också förutsatts att utrymme kan finnas för att tillämpa undantagsregeln och utdöma ersättning till part. Departementschefen uttalade härom inför 1970 års va-lag "Jag vill dock understryka att den (undantagsregeln) ska tillämpas bara när särskilda skäl föreligger exempelvis när kostnaden har orsakats av försummelse från motpartens sida eller när en vinnande parts kostnader har blivit oskäligt stora på grund av motpartens sätt att utföra sin talan" (prop. 118:1970 s. 162). Senare lagstiftning har inte medfört någon ändring i dessa avseenden. Som framgår av förarbetena till vattentjänstlagen (prop. 2005/06:78 s.120) utgår regeln om att kostnadsersättning kan utdömas bara när det finns särskilda skäl för det från att det normalt är huvudmannen som svarar för utredningen i va-målen. Det är huvudmannen som har utredningskapaciteten och som bl.a. av den anledningen också har ålagts bevisbördan för flertalet relevanta omständigheter. Va-lagsutredningen (SOU 2004:64 s. 398) uttalade om rättegångskostnaderna bl.a. att det för prövningsystemets goda funktion är av stor betydelse "att inte en enskild fastighetsägare, som inte för en helt oberättigad talan, ska behöva riskera att få betala motpartens rättegångskostnader". På så sätt skiljer sig alltså va-målen från tvistemålen vid tingsrätt där tappande part normalt blir skyldig att betala

vinnande parts rättegångskostnader och part vid återkallelse normalt ska stå för motpartens kostnader.

Trafikverket har hävdad att motparten har agerat på ett sätt som orsakat dem högre kostnader. Utredningen ger dock inte tillräckligt underlag för att ha någon mer bestämd uppfattning i frågan om i vilken utsträckning detta varit fallet. Det kan inte heller sägas att Trafikverket har fått bära en oskäligt stor utredningsbörda.

Trafikverket har också hävdad att kommunens talan är uppenbart ogrundad och att detta skulle utgöra särskilda skäl för ersättning för rättegångskostnader. Nämnden anser inte att omständigheterna är sådana att särskilda skäl skulle kunna föreligga med hänvisning till detta.

Parterna får i allt väsentligt anses vara jämbördiga.

Visserligen har målet likheter med egentliga s.k. pilotmål. Samtidigt torde utgången framför allt kunna få betydelse för Trafikverket i tvister med andra huvudmän. Därutöver torde det ha betydelse för dessa huvudmän. Karaktären av pilotmål är inte helt jämförbar med vad som allmänt sett avses härmed. Vid en samlad bedömning finner Va-nämnden att det inte föreligger särskilda skäl för att till någon del bifalla ersättningsanspråket. Yrkandet ska därför ogillas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Se bilaga 2

På Va-nämndens vägnar

Lars Olsson

Va-nämnden: ordföranden Lars Olsson ordförande samt ledamöterna Tord Larsson, Åke Sjögren, Karl-Gunnar Andersson, Per Brogren och Anders Helgée (enhälligt).