



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060308

DOM
2021-12-10
Stockholm

Mål nr
M 14508-20

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2020-11-30 i mål nr M 5331-20, se bilaga A

PARTER

Klagande

Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik, 556013-0683
105 73 Stockholm

Företräds av: Trafikförvaltningen, Region Stockholm
105 73 Stockholm

Ombud: Bolagsjurist M.B

Motparter

1. Ellevio AB, 556037-7326
Box 242 07
104 51 Stockholm

Ombud: Bolagsjuristerna E.A och T.A

2. Energimarknadsinspektionen
Box 155
631 03 Eskilstuna

SAKEN

Nätkoncession vid bussterminalen Slussen i Stockholms kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.

Dok.Id 1736450

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

E-post: svea.hovratt@dom.se
www.svea.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik (AB SL) har i första hand yrkat att mark- och miljödomstolens dom ska upphävas och att Energimarknadsinspektionens beslut ska fastställas, i andra hand att Mark- och miljööverdomstolen ska besluta att undantag inte behövs och i tredje hand att matning av el till elbussar ska jämföras med matning av el till trådbussar varför det räcker med att undantaget i 15 § förordningen (2007:215) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (1997:857), IKN-förordningen, tillämpas.

Ellevio AB har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom och bestridit samtliga AB SL:s yrkanden.

Energimarknadsinspektionen (Ei) har medgett bifall till AB SL:s förstahandsyrkande men bestridit andra- och tredjehandsyrkandena.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

AB SL har till stöd för sin talan anfört bl.a. följande. Ei:s beslut var riktigt. Såväl högspänningsnätet som det kommande lågspänningsnätet för elbussar ska drivas av AB SL och det är därför inte fråga om någon överföring av el för annans räkning. Det finns inget krav på undantag från nätkoncession då AB SL matar el från ett icke-koncessionspliktigt nät till ett annat icke-koncessionspliktigt nät. Det finns inget förbud för detta och då bör man beakta vad som är mest lämpligt och i detta fall har AB SL redan ett högspänningsnät i direkt anslutning till Slussenterminalen. Avseende yrkande 3 instämmer AB SL med Ei om att ”trafiken” kan avse både trådbussar och elbussar då båda dessa busstyper behöver laddas.

Ellevio AB har till stöd för sin talan vidhållit vad man tidigare anfört och därutöver tillagt bl.a. följande. Smidighet och ett ännu inte utbyggt nät i någon befintlig yta är inte grund för att undantag från kravet på nätkoncession ska medges enligt IKN-förordningen. 15 § i förordningen stöder inte den tolkning som AB SL gör, dvs. att

man från trafikområdet för spår skulle kunna utöka det interna nätet fram till platser för fordonsladdning. Många andra aktörer saknar tillgång till stora egna interna nät och om fordonsladdning skulle kunna byggas ut på detta sätt skulle det få stora konsekvenser för hela elnätsbranschen.

Ei har till stöd för sin inställning hänvisat till vad man tidigare anfört och därutöver tillagt bl.a. följande. Vad gäller AB SL:s förstahandsyrkande fann Ei i det överklagade beslutet att det aktuella ledningsnätet (sammankoppling av två icke koncessionspliktiga nät) omfattas av undantag från kravet på nätkoncession. Vid den bedömningen gjorde Ei tolkningen utifrån de kriterier som anges i förordningsmotiven (Fm 2007:1, Icke koncessionspliktiga elnät, s. 12-13). Avseende andrahandsyrkandet ska de nät som AB SL avser att sammankoppla bedömas tillsammans i förhållande till förordningsmotivens tre kriterier. Inmatningen av el på det interna nätet i detta sammanhang bedöms ligga i gränssnittet i inmatningen från det koncessionerade nätet till det interna gemensamma nätet och inte mellan de två icke koncessionerade näten. Avseende tredjehandsyrkandet anser Ei, i likhet med mark- och miljödomstolen, att laddinfrastrukturen för elbussar omfattas av undantaget i 22 b § IKN-förordningen gällande internt lågspänningsnät för fordons elbehov. Tunnelbanenätet omfattas däremot av undantaget i 15 § IKN-förordningen gällande spårbunden trafik. De specifika undantagen i förordningen gäller var för sig och bedöms i nu aktuellt fall tillsammans i förhållande till förordningsmotivens tre kriterier.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Såsom mark- och miljödomstolen konstaterat krävs det tillstånd (nätkoncession) för att bygga eller använda en starkströmsledning, se 2 kap. 1 § ellagen (1987:857). Enligt 2 kap. 5 § ellagen (i dess lydelse från den 1 augusti 2021, SFS 2021:741) får regeringen meddela föreskrifter om undantag från kravet på nätkoncession. Sådana föreskrifter finns i förordningen om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (IKN-förordningen). Utformningen av bestämmelsen om kravet på nätkoncession medför att såväl överföringsanläggningar som interna nät kräver nätkoncession, men regeringen får föreskriva undantag från detta krav i fråga om vissa slag av ledningar eller i fråga om ledningar inom vissa områden (Fm 2007:1 s. 8).

Den första fråga som Mark- och miljööverdomstolen ska ta ställning till är om det aktuella nätet omfattas av undantagen i IKN-förordningen. Det ska inledningsvis noteras att ändringar i IKN-förordningen har utfärdats, men att de träder i kraft först den 1 januari 2022 (SFS 2021:976). Av 15 § IKN-förordningen framgår att ett internt nät inom trafikområdet för järnvägs-, spårvägs-, tunnelbane- eller trådbussdrift och som används för att tillgodose trafikens behov är undantaget kravet på nätkoncession. Enligt 22 b § IKN-förordningen får ett internt lågspänningsnät som huvudsakligen är avsett för fordons elbehov byggas och användas utan nätkoncession.

Mark- och miljööverdomstolen delar mark- och miljödomstolens bedömning att tunnelbanenätet och det föreslagna nätet för laddning av elbussar var för sig utgör interna nät som är undantagna från kravet på nätkoncession.

Mark- och miljödomstolen har därefter prövat om överföring av el från tunnelbanenätet, som är ett högspänningsnät, till bussterminalen där laddinfrastrukturen är ett lågspänningsnät, omfattas av någon av bestämmelserna i 24-31 §§ IKN-förordningen. AB SL har i sitt överklagande dock anfört att de inte gör gällande att det är fråga om överföring av el för annans räkning eftersom både högspänningsnätet och det kommande lågspänningsnätet ska drivas av AB SL. Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att det inte finns något undantag för sammankopplingen av två interna nät i IKN-förordningen. Då kriterierna i förordningsmotiven endast ger vägledning för tolkning av de undantag som specificeras i IKN-förordningen kommer domstolen till slutsatsen att AB SL inte kan medges undantag från kravet på nätkoncession i enlighet med sitt förstahandsyrkande.

Avseende AB SL:s andrahandsyrkande, dvs. att något undantag inte krävs gör Mark- och miljööverdomstolen följande bedömning. IKN-förordningen innehåller specifika undantag från huvudregeln om krav på nätkoncession i ellagen. Det är fråga om två interna nät med olika spänning som ska sammankopplas och tillämpligt undantag i 5-22 b §§ IKN-förordningen saknas. Under dessa förutsättningar gäller ellagens krav på nätkoncession. AB SL:s andrahandsyrkande kan således inte bifallas.

Mark- och miljööverdomstolen instämmer i mark- och miljödomstolens slutsats att matning av el till elbussar inte kan jämföras med matning av el till trådbussar (15 § IKN-förordningen). AB SL:s tredjehandsyrkande kan därför inte heller bifallas.

AB SL:s överklagande ska således avslås i sin helhet.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löv, Roger Wikström och Marianne Wikman Ahlberg, referent, samt tekniska rådet Kerstin Gustafsson.

Föredragande har varit Liselotte Haraldsson.



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2020-11-30
meddelad i
Nacka

Mål nr M 5331-20

PARTER

Klagande

Ellevio AB, 556037-7326
Box 242 07
104 51 Stockholm

Ombud: Bolagsjuristerna E.A och T.A

Motpart

1. Energimarknadsinspektionen
Box 155
631 03 Eskilstuna

2. Trafikförvaltningen i Region Stockholm
105 73 Stockholm

ÖVERKLAGAT BESLUT

Energimarknadsinspektionens beslut den 25 juni 2020 i ärende
nr 2018-102013, se bilaga 1

SAKEN

Undantag från kravet på nätkoncession vid bussterminalen Slussen i Stockholms
kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen upphäver Energimarknadsinspektionens beslut.

YRKANDEN M.M.

Ellevio AB har yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva Energimarknadsinspektionens beslut.

Till stöd för sin överklagan har bolaget i huvudsak anfört följande. Undantagen enligt IKN-förordningen är uttömmande och ska tolkas restriktivt. Inmatning sker från tunnelbanans nät till nätet för laddning av bussar, där det ena interna nätet matar det andra interna nätet. Innan laddning av bussarna sker måste en transformering ske av spänningen. Två icke koncessionspliktiga nät kan inte sammankopplas på det sättet. Det föreligger inte heller verksamhetsgemenskap eller någon naturlig koppling mellan nätet för laddning av bussarna och tunnelbanans befintliga nät. Det är även svårt att fastställa nätets belägenhet och utbredning. Det kan finnas möjlighet till kortare ledningsdragningar vid anslutning till Ellevios nät. Vidare kan risken för s.k. vagabonderande strömmar från Trafikförvaltningens anläggningar och ledningar öka vid en sammankoppling mellan näten och höga krav ställs på inblandade aktörer. Beslutet innebär även omfattande konsekvenser för elförsörjningen av fordonsladdning eftersom liknande trafikplatser skulle kunna omfattas av undantaget. T.ex. skulle alla nät för spårbunden trafik och Trafikverkets omfattande interna nät för järnvägar kunna bli matande nät till lokala laddningspunkter för vägtrafik. Ellevio påverkas som koncessionshavare eftersom bolaget inte kan planera för en helhetslösning vid utbyggnad av sitt nät för Slussen. Både vid och i anslutning till Slussen pågår verksamheter där elektrifiering kan komma att ske med laddning av och landström för t.ex. fartyg och charterbussar. Om undantag medges innebär det i förlängningen att tanken med solidarisk kostnadsfördelning mellan koncessionshavarens olika kundkollektiv påverkas negativt. Och ju mer energi som överförs på det sättet, desto mer påverkas Ellevio som koncessionshavare. Det leder till en samhällsekonomiskt mindre effektiv lösning där lagstiftarens intentioner om utjämnade tariffer, kollektiv nytta och ett totalt sett kostnadseffektivt nät urholkas.

Energimarknadsinspektionen har bestritt ändring av beslutet. Till stöd för sitt bestridande har Energimarknadsinspektionen anfört detsamma som i skälen till beslutet med i huvudsak följande tillägg. Ledningsnätet avser sammankoppling av

två var för sig icke koncessionspliktiga nät. Energimarknadsinspektionen har prövat frågan om laddinfrastrukturen för elbussar kan anslutas till tunnelbanans nät mot bakgrund av de kriterier som anges i förordningsmotiven samt tagit hänsyn till att det är fråga om två delar i samma trafikverksamhet. Det är även fråga om en sammanhållen konstruktion, inte sammankoppling av helt oberoende delar. Det stämmer att inmatning av el på interna nät ligger utanför förordningens tillämpningsområde. Vad gäller de sammankopplade näten bedöms de tillsammans i förhållande till förordningsmotivens tre kriterier. Inmatningen av el på det interna nätet i detta sammanhang bedöms ligga i gränssnittet i inmatningen från det koncessionerade nätet till det interna gemensamma nätet, och inte mellan de två icke koncessionerade näten. Energimarknadsinspektionen har prövat ärendet utifrån lämnade uppgifter och andra utformningar omfattas inte av beslutet. Energimarknadsinspektionen ser inte en ökad och omedelbar risk för indirekt snedvridning i fördelningen av elnätskostnader på kundkollektivet. Vad gäller utmaningar och risker med att koppla samman näten vill Energimarknadsinspektionen peka på att alla tillämpliga elsäkerhetsföreskrifter gäller även för icke koncessionspliktiga nät.

Trafikförvaltningen har bestritt ändring av beslutet och har till stöd för sitt bestående hänvisat till Energimarknadsinspektionens skäl till beslutet samt i huvudsak tillagt följande. Ansökan om bindande besked för undantag från nätkoncession har prövats korrekt och ”trafiken” kan avse både trådbussar och elbussar.

Bussterminalens fastighet angränsar direkt till tunnelbanans. Trafikförvaltningen ska även bygga ut dubbelt 33 kV:s ställverk vid Slussen norra för försörjning av bland annat tunnelbanestationen och Saltsjöbanan. Ellevios kabelvägar blir därför oavsett utformning längre än om sammankoppling görs med tunnelbanans nät.

DOMSKÄL

Rättsliga utgångspunkter

Enligt 2 kap. 1 § ellagen (1997:857) får en elektrisk starkströmsledning inte byggas eller användas utan tillstånd, s.k. nätkoncession. Undantag från krav på nätkoncession finns i förordningen (2007:215) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (1997:857), IKN-förordningen. För undantag från nätkoncession

krävs att innehavaren har ett internt nät. Med internt nät avses en eller flera starkströmsledningar som innehavaren använder för överföring av el för egen räkning (2 § IKN-förordningen). Förordningen innehåller en uppräkningslista av elledningar och elnät som inte kräver nätkoncession (se 5–22 b §§ IKN-förordningen). Vissa bestämmelser är formulerade så att även sådana anläggningar eller verksamheter som liknar dem som direkt räknas upp i bestämmelsen omfattas. Vid bedömningen av om en anläggning eller verksamhet omfattas av en sådan bestämmelse kan de tre grundkriterierna i förordningsmotiven vara vägledande. Dessa kriterier är att ledningsnätet ska vara internt, inte ha alltför stor utbredning och att området inom vilket det interna nätet förläggs ska vara väl avgränsat (se Fm 2007:1 s. 12–13 och Mark- och miljööverdomstolens avgörande MÖD 2018:5).

Av 15 § IKN-förordningen framgår bland annat att ett internt nät inom trafikområdet för järnvägs-, spårvägs-, tunnelbane- eller trådbussdrift och som används för att tillgodose trafikens behov får byggas och användas utan nätkoncession. Vidare undantas ett internt lågspänningsnät som huvudsakligen är avsett för fordons elbehov från kravet på nätkoncession (22 b § IKN-förordningen).

Innehavaren av en nätkoncession har som huvudregel ensamrätt att överföra el på ett elnät. På ett elnät som i sin helhet ursprungligen har använts för överföring av el uteslutande för egen räkning, och som får användas utan stöd av nätkoncession, får överföring av el för annans räkning äga rum i de fall som anges i 24–31 §§ IKN-förordningen. Det gäller dock bara om det finns beaktansvärda skäl för att överföring av el för annans räkning ska få äga rum på elnätet (se 4 § och 23 § IKN-förordningen). I övrigt är överföring av el för annans räkning inte tillåten på ett sådant internt nät (Fm 2007:1 s. 49). Ett internt nät utesluter alltså inte helt att överföring av el för annans räkning äger rum på nätet.

Domstolens bedömning

Tunnelbanenätet och laddinfrastrukturen för elbussarna

Mark- och miljödomstolen konstaterar inledningsvis att tunnelbanenätet utgör ett sådant internt högspänningsnät som undantas från kravet på nätkoncession (15 §

IKN-förordningen). Laddinfrastrukturen för elbussarna består av ett lågspänningsnät och ska användas av innehavaren för överföring av el för egen räkning genom laddning av elbussar. Nätet är därför internt (se 2 § IKN-förordningen). Frågan är om det interna lågspänningsnätet undantas från kravet på nätkoncession enligt 15 § eller 22 b § IKN-förordningen.

I 15 § IKN-förordningen uppräknas interna nät inom vissa trafikområden som undantas från nätkoncessionskravet, men där anges inte att "liknande" drift av trafik kan omfattas av bestämmelsen. Eftersom drift av andra typer av elbussar än de med trådbussdrift inte är direkt uppräknad i bestämmelsen omfattas dessa därför inte av undantaget. Enbart det faktum att elbussar kan förses med energi på flera olika sätt utvidgar inte bestämmelsens tillämpningsområde. Laddning av bussarna ska däremot ske genom ett internt lågspänningsnät vilket huvudsakligen är avsett för fordons elbehov. Av utredningen i målet framgår vidare att ledningsnätet har en begränsad utbredning och området inom vilket det interna nätet förläggs får anses vara väl avgränsat eftersom man lätt kan konstatera var gränsen mellan området för laddinfrastrukturen och övrig mark går (se Fm 2007:1 s. 13 och jfr Mark- och miljööverdomstolens avgörande MÖD 2018:5). Nätet är därför undantaget kravet på nätkoncession enligt 22 b § IKN-förordningen.

Sammanfattningsvis kan konstateras att både tunnelbanenätet och det föreslagna nätet för laddning av elbussar, var för sig, utgör interna nät undantagna från kravet på nätkoncession.

Överföring av el för annans räkning

Oaktat om inmatning av el på interna nät ligger utanför förordningens tillämpningsområde eller inte, ska frågan om överföring av el från ett internt nät ske med tillämpning av förordningens bestämmelser. Det är ostridigt i målet att laddning av elbussar ska ske genom överföring från tunnelbanenätet. Mark- och miljödomstolen konstaterar att tunnelbanans högspänningsnät i sin helhet ursprungligen har använts för överföring av el uteslutande för egen räkning (se 23 § första stycket IKN-förordningen).

Vidare krävs att tunnelbanenätet omfattas av någon av bestämmelserna i 24–29 §§ IKN-förordningen. Enligt 31 § IKN-förordningen får överföring av el för annans räkning äga rum på ett internt lågspänningsnät som avses i 22 b § IKN-förordningen. Överföringen från tunnelbanenätet skulle dock ske från ett internt högspänningsnät till ett internt lågspänningsnät, och inte från ett internt lågspänningsnät till ett annat. Undantaget är därför inte tillämpligt. Vad Energimarknadsinspektionen och Trafikförvaltningen har anfört om bland annat verksamhetsgemenskap förändrar inte domstolens bedömning. Det föreligger inte heller någon annan omständighet som medger överföring av el för annans räkning enligt IKN-förordningen. Vid sådant förhållande blir det inte aktuellt att pröva om det finns beaktansvärda skäl för sådan överföring (se 23 § andra stycket IKN-förordningen).

På grund av det anförda ska Energimarknadsinspektionens beslut om undantag från nätkoncession upphävas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 21 december 2020.

Per-Anders Broqvist

Annika Billstein Andersson

I domstolens avgörande har deltagit f.d. hovrättslagmannen Per-Anders Broqvist, ordförande, och tekniska rådet Annika Billstein Andersson. Föredragande har varit tingsnotarien Sarah Hansén.