

Ärendenummer
TRV 2025/46693
Motpartens ärendenummer
KN 2025/00895

Dokumentdatum
2025-08-08

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
Diariet
GD-sekreterare
Webb- och projektstöd
johan.malinen@regeringskansliet.se

Remissvar – Genomförande av bestämmelser i förnybartdirektivet om tillståndsförfaranden för förnybar energi

Trafikverket har tagit del av Klimat- och näringslivsdepartementets remiss i rubricerat ärende. Nedan följer vårt svar på de förslag som berör Trafikverket.

- Förslag på ändring i vägförordningen (SFS 2012:707)
- Synpunkt på konsekvensanalysens del om kostnader som förslaget innebär för staten.
- Förslag på ändring i miljöbalken (SFS 1998:808)

Förslag till ändring av 6 kap. vägförordningen (SFS 2012:707).

Synpunkter och konsekvenser

Enligt 9 § förvaltningslagen (SFS 2017:900) ska *ett ärende handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts.*

Av 4 § samma lag framgår även att *om en annan lag eller en förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från denna lag, tillämpas den bestämmelsen.*

Med en i vägförordningen styrd längsta handläggningstid på ett respektive två år för ärenden som prövas enligt 39, 43-44 §§ väglagen (SFS 1971:948), så ska den bestämmelsen således tillämpas i stället för förvaltningslagens bestämmelse om att ärendet ska handläggas snabbt. Detta kan ge en felaktig bild av intentionerna vad gäller handläggningen av ärenden och det kan komma att innebära en försämring för verksamhetsutövaren att få sitt ärende prövat inom rimlig tid.

Ärendenummer
TRV 2025/46693
Motpartens ärendenummer
KN 2025/00895

Dokumentdatum
2025-08-08

Förslag

Trafikverket föreslår därför att ändringen i vägförordningen inte införs, alternativt att det framgår att införande av styrd längsta handläggningstid inte ska påverka att *ett ärende alltid ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts, vilket framgår av 9 § förvaltningslagen (SFS 2017:900).*

Konsekvensanalysens del om kostnader som förslaget innebär för staten, se avsnitt 16.5.1 i promemorian

Synpunkter och konsekvenser

Förslaget om handläggningstider för tillståndsprövande myndigheter får även konsekvenser för andra statliga myndigheter (däribland Trafikverket) och andra parter som tillståndsprövande myndigheter skickar förslagen på samråd till.

När handläggningstiden begränsas kommer sannolikt även samrådstider bli kortare. Detta finns inte omnämnt i avsnittet som avser kostnader som förslaget medför för staten.

Förslag

Trafikverket tillstyrker konsekvensanalysen, men vi vill belysa att det inte bara är tillståndsprövande myndighet, utan även remissinstanser får påverkan av tidsbegränsad handläggningstid.

Förslag till ändring av 6 kap. 29 § och en ny 29 a § miljöbalken

Synpunkter och konsekvenser

Förslaget motiveras (s. 137) med att *”ett gediget samrådsunderlag är särskilt viktigt i avgränsningssamråd som gäller förnybar energi, eftersom länsstyrelsens bedömning om miljökonsekvensbeskrivningens omfattning i sådana ärenden ska vara bindande för prövningsmyndigheten.”*

Ärendenummer
TRV 2025/46693
Motpartens ärendenummer
KN 2025/00895

Dokumentdatum
2025-08-08

Förslaget har dock getts generell tillämpning, vilket framstår som en överimplementering vars konsekvenser inte i tillräcklig mån har utretts. Förslaget innehåller också oklarheter med avseende på förslagets tillämpning.

Ändringen är inte en direkt implementering av en bestämmelse i förnybartdirektivet, utan föreslås ges en vidare implementering utifrån en upplevd risk. Det framgår dock inte av förslaget huruvida det finns sådana problem som föranleder en generell tillämpning. Trafikverket ser inte att kvalitén på samrådsunderlaget skulle vara ett problem i dagsläget, och det påstås inte heller i promemorian. Om det hade förhållit sig på det viset bör problemet dessutom vara självreglerande, eftersom brister i samrådet kan leda till att en tillståndsansökan avvisas av domstolen, vilket förefaller vara ovanligt.

Förslaget att ge det nya kravet på länsstyrelsens bedömning av samrådsunderlaget generell tillämpning har inte konsekvensutretts. Trafikverket kan se att förslaget kommer att få negativa konsekvenser för myndighetens verksamhet i samband med tillståndsprocesser (se nedan). Trafikverket tillämpar inte 6 kap. miljöbalken fullt ut inom planprövningsprocessen, där processen styrs av väglagen/lagen om byggande av järnväg. Däremot tillämpas reglerna i 6 kap. miljöbalken fullt ut i samband med Trafikverkets ansökningar om tillstånd enligt miljöbalken till vattenverksamhet eller miljöfarlig verksamhet. Med andra ord berör förslaget många samrådssituationer inom Trafikverkets projekt.

Trafikverket anser att förslaget är oklart med avseende på vissa juridiska aspekter:

- Gäller kravet på länsstyrelsens bedömning vid *ett* samrådstillfälle, eller också vid eventuella ytterligare samrådsinitiativ inom samma process?
- Vilar ansvaret för att samrådsunderlaget är komplett fortfarande helt på verksamhetsutövaren, också när länsstyrelsen ges ett ansvar i samrådsunderlagets framtagande? Vilket är länsstyrelsens ansvar?
- Vad betyder ett "nej" från länsstyrelsen? Är det ett hinder mot att verksamhetsutövaren ändå genomför samrådet med befintligt underlag eller är det snarare att se som en icke-bindande indikation om vad länsstyrelsen avser att framföra som sina synpunkter i samrådet?

Ärendenummer
TRV 2025/46693
Motpartens ärendenummer
KN 2025/00895

Dokumentdatum
2025-08-08

- Är länsstyrelsens bedömning ett överklagbart beslut och vad gäller i så fall för ett sådant överklagande?

Trafikverket ser att förslaget riskerar att medföra negativa konsekvenser för myndighetens verksamhet, framför allt att tillståndsprocessen tar längre tid och blir dyrare:

- Trafikverket kan idag själv planera när samråd ska hållas och inom vilken tid svar behöver inkomma. Om länsstyrelsens bedömning behöver inväntas förlorar verksamhetsutövaren kontrollen över sin tidplan.
- Trafikverket hamnar i ytterligare ett steg där krav på kompletteringar kan fördröja och fördyra projekten, i synnerhet som det normalt sett innebär att konsult hjälp behöver handlas upp, vilket leder till fördyringar och längre handläggningstid.

Förslaget får också den negativa konsekvensen att flexibiliteten i samrådsprocessen minskar. Trafikverket har idag en stor rutin på att genomföra samråd inom processen för miljöbedömning enligt miljöbalken och sättet på vilket samrådet genomförs kan idag anpassas till vad som fungerar bäst i det aktuella projektet (ett samlat samråd för alla berörda eller speciella tillfällen för vissa berörda, med en eller flera samrådsomgångar, kompletteringssamråd etc). Detta arbetssätt stämmer med hur samrådsprocessen är tänkt att fungera. Den av lagstiftaren eftersträlvade flexibiliteten kommer inte att vara intakt om länsstyrelsens beslut om samrådsunderlaget måste inhämtas inför varje avgränsningssamråd, eller om oklarhet råder kring när kravet gäller.

Förslag

Trafikverket avstyrker att ändringen ges generell tillämplighet i miljöbalken och att den istället begränsas till att endast gälla avgränsningssamråd som gäller förnybar energi.

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2025/46693
Motpartens ärendenummer
KN 2025/00895

Dokumentdatum
2025-08-08

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit nationell trafikingenjör Per Johansson, enhet Genomförandeplanering, verksamhetsområde Planering.

Samråd har skett med verksjurist Anna-Pia Johansson, Juridik och planprövning och nationell samhällsplanerare Stina Pettersson, verksamhetsområde Planering.

I den slutliga beredningen har tillförordnad chef VO Planering Johanna Dillén, biträdande avdelningschef Lennart Kalander på Samhällsplanering och genomförande samt kontaktperson Josefin Brannestam avdelning Verksgemensam styrning ingått.

Remissen har dialogats internt med ärendeberedning för: Verksgemensam styrning, Juridik och planprövning, Kommunikation, Inköp och logistik, verksamhetsområde Planering, verksamhetsområde Investering, verksamhetsområde Stora projekt, verksamhetsområde Trafik, verksamhetsområde Underhåll samt Färjerederiet. Inom verksamhetsområde Planering har samrådshandlingar även skickats separat till samtliga regioner, avdelningarna PLa1, Järnvägsplanering, samt Kund och informationshantering. Dessutom till enhet Säkerhet.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Per Johansson
Nationell Trafikingenjör

per.n.johansson@trafikverket.se
Direkt: 010-123 60 27

Trafikverket
Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2025/46693
Motpartens ärendenummer
KN 2025/00895

Dokumentdatum
2025-08-08

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/46693, Motpartens ärendenummer KN 2025/00895, Dokumentdatum 2025-08-08, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.