

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
Diariet
GD kansli

kopia:
filip.vestling@regeringskansliet.se

Trafikverkets remissyttrande gällande Moderna tillståndprocesser för elnät; SOU 2019:30

Trafikverket har beretts tillfälle att lämna yttrande avseende SOU 2019:30. Nedan återfinns kommentarer avseende utredningens kapitel 4 och förslag på alternativ formulering till 1 kap. 4 §, 2 kap. 4 § 2 st och 3 kap 10 och 10 a §§ ellagen samt 11 a § elförordningen.

Ellagens förpliktelser knyts till nätverksamhet – definitionen av detta begrepp

Reglering på grund av nätverksamhet i stället för nätkoncession

Ett viktigt förslag som läggs fram i betänkandet är att ”skyldigheter för nätföretag och övrig reglering enligt ellagen görs beroende av att företaget bedriver nätverksamhet, det vill säga överför el för annans räkning med stöd av nätkoncession” (se s. 97 ff.). I betänkandet betonas vidare vikten av att enhetliga definitioner införs (se s. 101 f.).

Trafikverket tillstyrker dessa förslag och vill understryka deras stora betydelse för verket. De koncessionerade matarledningar som försörjer järnvägsnätet och som omnämns på s. 91 och 93 i betänkandet har idag en delvis oklar rättslig status, såtillvida att de kan uppfattas omfattas av vissa av de förpliktelser som räknas upp på s. 63 i betänkandet. Här hänvisas till Trafikverkets remissyttrande avseende Miljö- och energidepartementets promemoria med förslag till ny elmarknadslag, Ds 2017:44. Genom den ändring av 5 kap. 1 § ellagen som trädde i kraft den 1 januari 2019 är det numera klart att det enbart är nätföretag som behöver redovisa intäktsram enligt 3 § samma kapitel. Författningsförslagen i utredningen till ändring av bl.a. 3 kap. 6-7 och 9 §§ och framstår som ändamålsenliga för att tydliggöra att även övriga förpliktelser följer av nätverksamhet och inte redan av nätkoncessionen. Trafikverket bedömer dock att det även behövs en ändring av 3 kap. 10 första stycket och 10 a §§ första stycket i samma syfte, enligt följande.

3 kap. 10 § första stycket ellagen:

Ett nätföretag är skyldigt att utföra mätning av mängden överförd el och dess fördelning över tiden.

3 kap. 10 a § första stycket ellagen:

Ett nätföretag ska rapportera resultaten av de mätningar och beräkningar som görs enligt 10 §.

Trafikverkets koncessionerade matarledningar ansluter enbart inmatningspunkter mot järnvägens kontaktledningar. Det är således inte fråga om någon överföring för annans räkning. Vidare är järnvägens kraftförsörjningssystem en egen elektrisk konstruktion, 1-fas, 15 och 132 kV, 16, 4 Hz, optimerat för tågdrift,

varför det inte är lämpligt att använda nätet till något annat ändamål. Trafikverket instämmer både i utredningens bedömning på s. 93 att matarledningarna hör till kategorin oreglerade koncessionerade nät, och i utredningens motivering härtill. Det är viktigt att det tydliggörs även i en kommande proposition att överföring för annans räkning, dvs. nätverksamhet, inte sker på Trafikverkets matarledningar.

Eftersom skyldigheterna avses följa av nätverksamhet, så är det förstås nödvändigt att definitionen av nätverksamhet är otvetydig. I detta avseende har Trafikverket vissa synpunkter på utredningens förslag.

Definitionen av nätverksamhet i 1 kap. 4 § ellagen

I betänkandet anges att nätverksamhet är detsamma som att överföra el för annans räkning med stöd av nätkoncession (se s. 17 och 97). Trafikverket vill framföra att det inte är självklart att det betyder samma sak som det som framgår av definitionen av nätverksamhet i 1 kap. 4 § ellagen, enligt såväl befintlig som föreslagen lagtext, nämligen att (med stöd av nätkoncession) ”ställa elektriska starkströmsledningar till förfogande för överföring av el”. Närmast får man uppfatta att det finns en åtminstone teoretisk skillnad däri att ledningarna står till förfogande även då el inte överförs.

I föreslagen utformning av 1 kap. 4 § andra stycket anges att en koncessionshavare som endast överför el för egen räkning inte anses bedriva nätverksamhet. Om innebörden av första stycket är att nätverksamhet är detsamma som att överföra el för annans räkning, så är det självklart att det inte är nätverksamhet att överföra el för egen räkning. Och även om första stycket skulle ha en vidare innebörd än utredningen antagit, så måste det rimligen vara så att den som endast överför el för egen räkning inte därigenom ställer sin ledning till förfogande. Enligt Trafikverket är det föreslagna andra stycket onödigt.

Det är Trafikverkets uppfattning att även 1 kap. 4 § första stycket andra meningen behöver ändras utöver vad som föreslås i betänkandet. Med föreslagen lydelse framstår det närmast som om även åtgärder på ett oreglerat koncessionerat nät utgör nätverksamhet, vilket inte kan vara avsikten.

Trafikverket föreslår följande lydelse av 1 kap. 4 § ellagen:

Med nätverksamhet avses att *med stöd av nätkoncession* ställa elektriska starkströmsledningar till förfogande för överföring av el.

Till nätverksamhet hör också projektering, byggande och underhåll av ledningar, ställverk och transformatorstationer, anslutning av elektriska anläggningar, mätning och beräkning av överförd effekt och energi samt annan verksamhet som behövs för att *bedriva nätverksamhet enligt första stycket*.

Med anslutning av elektriska anläggningar avses också återinkoppling av en befintlig anläggning och höjning av avtalad effekt i inmatnings- eller uttagspunkt.

Bemyndiganden för nätmyndigheten

Definition av "överföring för egen räkning" i myndighetsföreskrift

På s. 93 i betänkandet anges att det är nödvändigt att förtydliga gränsdragningen mellan överföring för egen respektive annans räkning på ett IKN, samt att förtydligande bör ske i nätmyndighetens föreskrift.

De oklarheter som utredningen framhåller har emellertid bäring inte bara på IKN-nät utan även på själva definitionen av nätverksamhet i ellagen. Utredningen har nämligen, som ovan påpekats, med rätta utgång från att "överföring för annans räkning" har i stort sett samma innebörd som definitionen av nätverksamhet i ellagen.

Det kommer att behövas stöd för tolkningen av ellagens definition av nätverksamhet, men sådan bör i möjligaste mån ges i kommande proposition och därutöver vid behov i rättspraxis eller i den handbok som nätmyndigheten avses tillhandahålla (se s. 94 i betänkandet). Däremot framstår det inte som lämpligt att definitionen förtydligas i en myndighetsföreskrift.

Bemyndiganden i 2 kap. 4 § andra stycket ellagen och 11 a § elförordningen

De föreslagna formuleringarna av bemyndigandena i 2 kap. 4 § ellagen och 11 a § elförordningen framstår inte som tillräckligt tydliga. Trafikverket ifrågasätter härutöver det lämpliga i ett bemyndigande för regeringen eller en myndighet att föreskriva att en lag ska ha ett vidare tillämpningsområde än det som följer av lagen. Trafikverket föreslår följande lydelse:

2 kap. 4 § andra stycket ellagen

Regeringen, eller efter regeringens bemyndigande nätmyndigheten, får meddela föreskrifter om

1. undantag från kravet på nätkoncession enligt 1 § och förbudet att börja bygga enligt 3 § i fråga om vissa slag av ledningar eller stationer eller i fråga om ledningar eller stationer inom vissa områden.

2. att de skyldigheter som enligt denna lag åligger den som bedriver nätverksamhet, helt eller delvis ska gälla trots undantag meddelade med stöd av 1.

Undantag enligt första stycket 1 får inte avse utlandsförbindelser.

11 a § elförordningen

Nätmyndigheten får meddela närmare föreskrifter om

1. undantag från kravet på nätkoncession enligt 2 kap. 1 § ellagen (1997:857) och förbudet att börja bygga enligt 2 kap. 3 § ellagen i fråga om vissa slag av ledningar eller stationer eller i fråga om ledningar eller stationer inom vissa områden, samt

2. att de skyldigheter som enligt ellagen åligger den som bedriver nätverksamhet, helt eller delvis ska gälla trots undantag meddelade med stöd av 1.

Undantag enligt första stycket 1 får endast avse anläggningar inom vissa bestämda områden eller med en specifik funktion. Undantagets inverkan på elmarknadens funktion ska särskilt beaktas.

Utökat och förenklat undantag för fordons elbehov

Utredningen föreslår att interna nät får byggas och användas utan tillstånd inom och i omedelbar närhet till trafikled för att tillgodose elbehovet hos fordon eller trafikleden med tillhörande anläggning. Det ska inte finnas någon begränsning i rätten att överföra el för annans räkning (se s. 89 ff.).

Trafikverket tillstyrker detta förslag och önskar understryka att det inte bör finnas några restriktioner vad beträffar högsta tillåtna spänning. Bland annat elvägar och ny laddinfrastruktur kan komma att få behov av egna interna nät på spänningsnivåer motsvarande lokalnät och regionnät.

Det är önskvärt att vad som avses med begreppet ”i omedelbar närhet” i möjligaste mån tydliggörs, i proposition, i förordningsmotiv eller i den handbok som det är tänkt att nätmyndigheten ska tillhandahålla. Det finns annars risk för varierande tolkningar, t.ex. av om det tillåter ett avstånd mellan trafikleden och en elektrisk anläggning och i så fall hur stort.

Vägbelysning omfattas idag av ett undantag från koncessionsplikten, vid överföring för egen räkning. Trafikverket och kommunerna står idag för merparten av vägbelysningen på allmänna vägar. Av historiska skäl är många av belysningsnäten hopbyggda, dvs. Trafikverket och kommunen har nät för vägbelysning som är sammankopplade. På så sätt överförs el för annans räkning på vissa belysningsanläggningar. Att reda upp ägandegränser på tusentals belysningsnät är ett pågående arbete med låg prioritet. Utredningens förslag tillåter överföring för annans räkning vilket är ett steg i rätt riktning, även om det finns åtskilliga andra problem kopplade till sådana sammatade belysningsanläggningar.

Särskilt om elvägar

Trafikverket har i uppdrag att få till stånd elvägpiloter. För en utbyggnad av elvägar är det en förutsättning att regleringarna är tydliga i förhållandena till det allmänna elnätet i Sverige.

Trafikverket välkomnar förslagen om utökat och förenklat undantag från koncessionsplikten för fordons eller en trafikleds elbehov, samt om dispensmöjlighet för pilotprojekt (jfr s. 89 och 95). Detta bör kunna underlätta utbyggnaden av elvägpiloter. Trafikverket ser dock att frågor om slutanvändares rättigheter m.m. kan behöva regleras vid sådana undantag från koncessionsplikten.

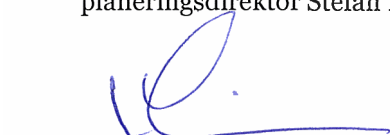
Sådana regler gäller hur mätning av elförbrukning, användning av elanläggningen samt prissättning ska göras för elvägar. För järnvägen är motsvarande frågor till viss del reglerade i Tekniska driftspecifikationer (TSD) under driftskompatibilitetsdirektivet (direktiv (EU) 2016/797) och i järnvägslagen. På motsvarande sätt behöver dessa frågor tydliggöras för elvägar. Trafikverket instämmer därför i utredningens förslag att hela regelverket kring elvägar och behovet av reglering av dessa bör tas om hand av en särskild utredning och behandlas i ett sammanhang (jfr s. 91 f.).

Energiskatt

Trafikverket vill i sammanhanget lyfta vikten av att det sker en översyn av reglerna inom energibeskattningsområdet.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Shiva Norvad vid avdelning Nationell planering. Samråd har skett med verksamhetsområde Underhåll, Planering och Investering, central funktion Juridik och Planprövning samt Strategiskt utveckling. I den slutliga handläggningen har även planeringsdirektör Stefan Engdahl och avdelningschef för Nationell planering Lennart Kalandert deltagit.



Lena Erixon
Generaldirektör

