



SLUTRAPPORT

Arbetspaket Legala aspekter, Regelverk och Tillstånd

NetPort Science Park
Genomförbarhetsstudie elvägpilot E22

Projektet finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden
samt Region Blekinge



Publikation: Genomförbarhetsstudie elvägar E22 – ”SLUTRAPPORT – AP LEGALA ASPEKTER, REGELVERK OCH TILLSTÅND”

Publiceringsdatum: 2022-06-30

Författare: Anders Alfrost, Meri Djerf, Melika Rajae, Ellis Rootsma och Anna Byström, EY

Distributör: NetPort Science Park, Biblioteksgatan 4, 374 35, Karlshamn, Sweden

E-mail: info@netport.se, www.netport.se

Sammanfattning

Arbetspaketet legala aspekter, regelverk och tillstånd omfattar en genomgång av och analys av regelverk som är relevanta för elväg och Genomförbarhetsstudie elvägpilot E22. Granskningen och analysen i arbetspaketet ska ha en förankring till en, för projektet, relevant vägsträcka. Syftet är att i ett tidigt skede upptäcka legala hinder och risker i ett tänkbart framtida projekt omfattande anläggande och drift av elväg längs en sträcka av E22.

Förutom granskning av gällande lagstiftning, slutbetänkanden från genomförda statliga utredningar, myndighetspublikationer och andra pågående elvägsprojekt, har en viktig aspekt också varit att fånga nulägesstatus i det legala landskapet i ett område där teknisk utveckling och bl.a. uppfyllandet av klimatmässiga ambitioner kräver en uppdaterad lagstiftning.

Arbetspaketets huvudsakliga slutsatser är att Genomförbarhetsstudie elvägpilot E22 kräver en statlig inblandning givet statens, genom Trafikverket, roll som *väghållare* och därmed ansvar att bygga väg. För att möjliggöra anläggande av elväg som infrastruktur finns förslag på dels ändring av befintlig väglag (1971:948) för att inkludera elvägens elanläggningar i begreppet *väganordning* och dels förslag på justering av ellag (1997:857) för en förbättrad framkomlighet att förlägga elledningar med eller utan *koncessionsplikt*.

Ytterligare slutsatser, kopplade till anläggande av elväg längs en granskad sträcka av E22 mellan Sölvesborg och Karlshamn är att det längs sträckningen finns flera möjliga konkurrerande intressen som kan behöva beaktas i en vägplaneprocess. Kartlagda intressen består i fastighets- och miljörättsliga intressen kopplade till ianspråktagande av mark för elvägens anläggningar, riksintressen för det rörliga friluftslivet och totalförsvarets anläggningar och Natura 2000-område samt befintliga detaljplaner.

I rapporten lyfts också fram regelverk, kopplade till säkerhet och skydd samt social hållbarhet, som får en succesivt ökad betydelse i projekt såsom Genomförbarhetsstudie elvägpilot E22.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	i
1. Introduktion	1
1.1. Utgångspunkter: Legala aspekter, regelverk och tillstånd.....	1
1.2. Etapp 1; Övergripande beskrivning av lagrum.....	1
1.3. Etapp 2; Identifiering av legala risker och hinder.....	1
1.4. Etapp 3; Formulera övergripande slutsatser.....	1
2. Introduktion till legal granskning	2
2.1. Inledning.....	2
2.2. Befintlig elvägsteknik – en introduktion.....	2
3. Legal granskning	2
3.1. Anläggandet av elväg – väglagstiftning och markåtkomst.....	2
3.2. Väganordning.....	2
3.3. Vägrätt.....	4
3.4. Vaghållare.....	4
3.5. Byggande av väg.....	5
3.6. Anläggande med Trafikverkets tillstånd.....	5
3.7. Ellagstiftning.....	6
3.8. Koncessionsplikt.....	7
3.9. Villkor för koncession.....	8
3.10. Miljöbalkens hänsynsregler och krav på koncessionshavaren.....	8
3.11. Nätverksamhet och nättariffer.....	9
3.12. Undantag från kravet på nätkoncession.....	10
3.13. Undantag för interna nät för trafikens behov och fordons elbehov.....	11
3.14. Undantag för interna nät för fordons elbehov.....	11
3.15. Lagstifningsarbetet och dess utveckling.....	12
4. Specifika förutsättningar E22 Sölvesborg-Karlshamn	13
4.1. Inledning.....	13
4.2. Vaghållare och byggande av väg.....	13
4.3. Elvägsteknik och markåtkomst.....	13
4.4. Elnätet och koncessionsplikt – utgångspunkt i utredningar och referens E 20.....	14
4.5. Beaktanden under planprocess.....	14
5. Ytterligare relevanta regelverk	16
5.1. Inledning.....	16
5.2. Elsäkerhet.....	16

5.3.	<i>Säkerhetsskydd</i>	18
5.4.	<i>Dataskydd</i>	19
5.5.	<i>Offentlighet och sekretess</i>	20
5.6.	<i>Social hållbarhet</i>	21
	<i>EU-regler inom social hållbarhet</i>	21
	<i>Internationella regler inom social hållbarhet</i>	22
6.	Övergripande slutsatser	23
	Bibliografi	25

I. Introduktion

I.1. Utgångspunkter: Legala aspekter, regelverk och tillstånd

Inom ramen för det arbetspaket i Genomförbarhetsstudie elvägpilot E22 ("Genomförbarhetsstudien") som EY tilldelats, har EY Law utfört en juridisk genomgång och analys, som syftar till att tidigt upptäcka legala hinder och risker i ett tänkbart framtida projektupplägg. Arbetet har utförts i steg som inledningsvis inneburit en översiktlig genomgång av relevant lagstiftning och kort redogörelse av specifika bestämmelser som kan bli aktuella att granska vidare i ett senare skede. Vidare analys har kunnat utföras i takt med att preliminära resultat har tagits fram i projektets övriga delar.

Det förtjänas att redan inledningsvis nämna att det inte finns något gällande, enhetligt, svenskt regelverk som reglerar anläggandet och driften av specifikt elvägar. Utifrån denna utgångspunkt omfattar denna legala granskning den relevanta, befintliga, svenska lagstiftningen och andra rättskällor som är eller kan tänkas bli tillämplbara vid anläggande och drift av elväg. En ytterligare utgångspunkt, tillika avgränsning av denna legala granskning och analys är att elväg, som transportinfrastruktur och anläggning, förutsätts vara förenlig med svensk lagstiftning.

Tyngdpunkten i granskningen ligger på befintlig väglagstiftning (väglag (1971:948)) och ellagstiftning (ellag (1997:857)), omfattande lagstiftning, förordning och i mindre omfattning rättspraxis. Därutöver har beaktats myndighetsföreskrifter och betänkanden i utredningar som genomförts med avseende på en framtida etablering av elvägar. En avgränsning har gjorts i förhållande till regelverken för offentlig upphandling, som visserligen utgör en mycket relevant aspekt av anläggning och drift av infrastruktur anläggningar där staten eller annat offentligt och upphandlingspliktigt organ är inblandat. Aspekter på den offentliga upphandlingen redogörs i Arbetspaket Upphandlingsformer.

Den legala granskningen och analysen beaktar också lokala förutsättningar och aspekter vid den för projektet aktuella vägsträckan. Då granskningar i andra arbetspaket, under respektive arbetspakets utförande, kommit att beakta sträckningar längs E22 i större eller mindre omfattning, har för denna legala granskning beaktats stäckningen E22 mellan Sölvesborg och Karlshamn.

Genomförandet av den legala granskningen och analysen har skett i tre etapper, vilka beskrivs nedan. Arbetet i varje etapp presenteras i denna rapport i ett sammanhang.

I.2. Etapp 1; Övergripande beskrivning av lagrum

Utifrån genomgång av beskrivningar av Genomförbarhetsstudien, preliminära beskrivningar av Genomförbarhetsstudiens omfattning, möjliga affärsmodeller och jämförbara projekt har relevanta lagrum identifierats och beskrivits övergripande.

I.3. Etapp 2; Identifiering av legala risker och hinder

Utifrån analys av de lagrum som övergripande beskrivits i etapp 1, i förhållande till scenarier om teknikval, intressenter, genomförandeform och upphandlingsutformning och lokala förutsättningar, har legala risker och hinder identifierats och redogjorts för i etapp 2.

I.4. Etapp 3; Formulera övergripande slutsatser

Slutsatser som kan dras från den övergripande beskrivningen av lagrum och identifieringen av legala risker och hinder har sammanställts i etapp 3. Sammanställningen omfattar också delvis överväganden kring behovet av ytterligare och/eller fördjupad juridisk analys inom identifierade områden.

2. Introduktion till legal granskning

2.1. Inledning

Vid en genomgång av, och redogörelse för, lagstiftning i anslutning till elvägar behöver man först beakta att den tekniska utvecklingen och lagstiftningen inte har kommit lika långt. I flera länder pågår testprojekt kring användandet av elvägar utifrån befintlig teknik. Däremot har inget land, Sverige inkluderat, i skrivande stund fattat beslut om att anlägga elvägar i större skala. Det finns heller inga regelverk som utformats och beslutats om, för anläggandet och användningen av elvägar, även om arbetet med detta pågår.

I augusti 2021 presenterade Elvägsutredningen ett förslag till regelverk för byggande, drift och underhåll av elvägar i Sverige, SOU 2021:73. Utredningen har genomförts efter beslut från regeringen den 14 oktober 2020, mot bakgrund av bl.a. EU-kommissionens klimatpaket Fit for 55 som innehåller förslag på åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser med 55 procent fram till 2030, jämfört med 1990 års nivåer.

Den legala granskningen inom ramen för Genomförbarhetsstudien har, mot bakgrund av ovan, behövt utgå från närliggande befintlig lagstiftning, primärt väglag (1971:948) och ellag (1997:857) samt därutöver Elvägsutredningens föreslagna regelverk.

2.2. Befintlig elvägsteknik – en introduktion

För förståelse av den legala redogörelsen bör mycket översiktligt beskrivas de fyra elvägstekniker för kontinuerlig fordonsnära överföring av el från infrastrukturen till fordon, som har demonstrerats i Sverige. Dessa är:

- Konduktiv överföring via luftledning – innebärande att elstolpar som håller den luftburna ledningen uppförs längst vägen. Ledningen är ansluten till en transformator som i sig är ansluten till ett regionnät, vilket i sin tur är anslutet till ett kraftnät. Fordon förses med ström från ledningen till en pantograf som är monterad på fordonet.
- Konduktiv överföring via en skena som är monterad i vägen eller monterad på vägen, dvs. två olika tekniker. Fordon förses med ström genom en strömavtagare (släpkontakt) under fordonet.
- Induktiv överföring där spolar under asfalten överför el till fordon genom elektromagnetiska fält från vägkroppen. Tekniken innebär en strömöverföring mellan väg och fordon utan fysisk kontakt i och med att överföringstekniken ligger under vägbanan.

3. Legal granskning

3.1. Anläggandet av elväg – väglagstiftning och markåtkomst

Väglagen (1971:948) omfattar bestämmelser för allmän väg, vilket innebär väg som upplåtits för allmän samfärdsel. Detta inkluderar bestämmelser om anläggande av väg, rätten att ianspråkta mark för väg (vägrätt), driften, säkerheten, förvaltningen och indragning av, och för, allmän väg.

3.2. Väganordning

Anläggandet av elväg innebär i Genomförbarhetsstudien att tillföra teknik till befintlig väg för vägens brukande som elväg. I förhållande till definitionen av väg i 2 § väglagen behöver man lokalisera hur elvägens olika komponenter, vilka beror på teknikval (se punkt 2.2, ovan), förhåller sig till den givna definitionen av begreppet väganordning. Att fastställa elvägens förhållande till lagens definition av väg blir viktigt eftersom lagstiftningen reglerar aspekter av uppförande och drift av väg.

2 § Till väg hör vägbana och övriga väganordningar.

Anordning, som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne, är väganordning. Väganordning är också sådan till väg ansluten brygga eller färja med färjeläge som behövs för allmän samfärdsel eller annars kan antagas få synnerlig betydelse för det allmänna och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne.

Regeringen kan föreskriva ytterligare villkor för att anordning, brygga eller färja skall räknas som väganordning. *Lag (1981:861).*

3 § Vägområde utgörs av den mark eller det utrymme som har tagits i anspråk för väganordning. *Lag (2005:940).*

En väganordning ska enligt definition ha uppförts av väghållaren eller övertagits av väghållaren och behövas för vägens bestånd eller brukande. Exempel på väganordning enligt lagförarbeten¹ är: slänt, bankett, dike, upplagsplats, trumma, skyddsvärn, vägmärke, bro, stängsel, tryckbank, avschaktning, täckt in- eller utlopp för trumma, vändplats, trafikplats, permanent snöskärm, hållplats, parkeringsplats och rastplats. Genom rättspraxis har vidare fastslagits att en pumpanläggning till en (enskild) väg som löper under en motorväg (allmän väg) är att betrakta som en väganordning (till den enskilda vägen).²

Begreppet elväg, och den teknik som är väsentlig för elväg, är nytt i förhållande till definitionen av väganordning och oaktat att elvägens komponenter kommer att behövas för vägens bestånd, drift och brukande som elväg, har det funnits, och finns alltjämt, en ovisshet i om elvägens komponenter omfattas av begreppet väganordning. Trafikverkets uppfattning är att det är osäkert om samtliga delar av en anläggning för överföring av el för framdrift av fordon kan anses utgöra en väganordning enligt nuvarande lagstiftning.³ Trafikverkets inställning förhåller sig till begreppet vägrätt, enligt punkt 3.3, nedan.

I Elvägsutredningens slutbetänkande⁴ föreslås att väglagen tillförs en ny paragraf (2 a §) med innebörden att elektrisk anläggning som är avsedd för överföring av elektrisk energi till fordon under färd ska utgöra en väganordning. I ett andra stycke till paragrafen definieras elväg som en väg som har kompletterats med anläggning enligt första stycket. Föreslagen ny bestämmelse innebär att elvägens komponenter inordnats i väglagen, vilken avses reglera också elvägar. Ännu har inte lagstiftningsprocessen kommit längre än just Elvägsutredningens slutbetänkande.

2 a § *En elektrisk anläggning avsedd för överföring av elektrisk energi till fordon under färd utgör en väganordning.*

Med elväg avses enligt denna lag en väg som har kompletterats med en anläggning enligt första stycket.

Ur ett legalt perspektiv noteras att den lagtekniska inkorporeringen av elvägstekniken (oaktat vilken elvägsteknik man talar om) i svensk lag, föreslås ske genom att justera befintlig lagstiftning snarare än att skapa nya separata regelverk/lagar.

¹ Se prop. 1971:123 s. 111 ff. och s. 146 ff.

² NJA 1983 s. 745.

³ Trafikverket, Nationell färdplan för elvägar, 2017-11-29, s. 38.

⁴ SOU 2021:73 Regler för statliga elvägar, s. 27.

3.3. Vägrätt

Vägrätten är den rätt med vilken väghållaren, (begreppet väghållare behandlas nedan), tar mark eller annat utrymme för väg i anspråk med stöd i en fastställd vägplan, eller i särskilda fall med stöd i en skriftlig överenskommelse med markägaren. För att vägrätt ska kunna erhållas till de anläggningar som utgör väg, dvs. vägbana och väganordningar, är det avgörande att elvägens komponenter omfattas av begreppet väganordning. Enligt vad som anges i punkt 3.2 ovan föreslås elektrisk anläggning avsedd för överföring av elektrisk energi till fordon under färd omfattas av begreppet väganordning.

30 § Vägrätt innefattar rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. I den mån någon inskränkning inte har gjorts i vägplanen, i en skriftlig överenskommelse eller i ett beslut om förändring av enskild väg till allmän, ger vägrätt även i övrigt väghållaren rätt att i fastighetsägarens ställe

1. bestämma över markens eller utrymmets användning under den tid vägrätten består, och
2. tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. *Lag (2012:439).*

3.4. Väghållare

5 § Staten är väghållare för allmänna vägar. Om det främjar en god och rationell väghållning får regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, besluta att en kommun skall vara väghållare inom kommunen.

Beslutet kan begränsas till att avse vissa vägar eller vissa områden inom kommunen. *Lag (1986:636).*

6 § Trafikverket handhar väghållningen för statens räkning och har tillsyn över kommunernas väghållning.

Väghållningsmyndighet är, då staten är väghållare, den till Trafikverket hörande regionala förvaltning som regeringen bestämmer och, då en kommun är väghållare, den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser därtill. *Lag (2010:92).*

Som framgår av 5 § väglagen är staten, eller kommunen om detta anses främja en god och rationell väghållning, väghållare. Väghållningen handhas för statens räkning av Trafikverket. Detta måste betraktas i förhållande till 30 § väglagen där det framgår att det är väghållaren som har rätt att ianspråkta mark med vägrätt. Nuvarande lagstiftning kommer på så sätt att inskränka Genomförbarhetsstudien med avseende på vilken aktör som ska anlägga elväg.

I sammanhanget behövs uppmärksammas att väglagen reglerar allmän väg där staten eller kommunen är väghållare. Elvägsutredningens direktiv anger också att utredningen ska föreslå ett regelverk för just statliga elvägar. Genom Elvägsutredningen saknas därför alltså perspektivet att elväg skulle kunna anläggas och drifas genom andra former av samarbeten än genom statlig, eller möjligen kommunal, inblandning. Man måste också ha i åtanke att Elvägsutredningen tar sikte på allmän (statlig) väg. I utredningens slutbetänkande nämns att elvägar också kan anläggas av kommuner och privata aktörer och att utredningen inte ska utgöra hinder för en sådan utveckling av elvägar. Utredningen som sådan, föreslår däremot inte några lösningar för detta utan tar endast sikte på anläggande och användning av statliga elvägar.⁵ Någon annan innebörd av begreppet väghållare föreslås därmed inte (eftersom detta måste anses ligga utanför utredningens syfte). Detta bör innebära att endast staten eller möjligen kommun kan vara väghållare och att ett uppförande av elväg utan statlig inblandning endast kan ske på privat väg.

⁵ SOU 2021:73 Regler för statliga elvägar, s. 53.

3.5. Byggande av väg

10 § Med byggande av väg avses att anlägga en ny väg och att bygga om en väg.

Ny väg får anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna.

En väg får byggas om, när det är motiverat från allmän synpunkt.

En åtgärd på en befintlig väg ska inte anses vara byggande av väg om

1. åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och
2. berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk. *Lag (2012:439).*

14 a § Den som avser att bygga en väg ska upprätta en vägplan.

Om en väg behöver anläggas eller byggas om på grund av ett järnvägsprojekt, får vägen i stället regleras i en järnvägsplan enligt 2 kap. 19 § andra stycket lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. I så fall ska 14 b-18 b §§ inte tillämpas. Vid tillämpningen av övriga bestämmelser i denna lag ska järnvägsplanen, när det gäller vägen, likställas med en vägplan. *Lag (2013:316).*

Begreppet väghållning (definierat i 4 § väglagen) omfattar byggande av väg och drift av väg. Som framgår i 10 § väglagen görs en åtskillnad av byggande av väg och att bygga om en väg. Byggande av väg kräver enligt 14 a § väglagen att en vägplan upprättas. Vägplanen ska enligt 16 a § väglagen bestå av en karta över området jämte redogörelser för bl.a. skyddsåtgärder, verksamheter, bygglovsbefriade åtgärder samt underlag för motiv till vald lokalisering och utformning, sammanställning av synpunkter under samråd och behandling av dessa samt eventuell miljökonsekvensbeskrivning.

Kravet på formell fysisk planering är lägre när det gäller att bygga om en väg eller åtgärder på befintlig väg.⁶ Att en ny funktion läggs till en väg har dock bedömts kräva en ny vägplan. Trafikverket har ansett det sannolikt att elektrifiering av väg för anläggande av elväg utgör en ny funktion.⁷ Här förtjänas att påpekas att väghållning, omfattande byggande av väg, i väglagens mening får anses vara väghållarens, dvs. primärt statens, ansvar.

3.6. Anläggande med Trafikverkets tillstånd

Som konstateras ovan, i punkt 3.2, utgör väganordning del av begreppet allmän väg och vägrätt den rätt med vilken väghållaren ianspråktar mark för allmän väg (omfattande väganordning). Vidare har konstaterats att en väganordning har tillkommit genom väghållarens försorg eller överlåtits till väghållaren. Det kan ifrågasättas om infrastruktur som uppförs och ägs av annan än väghållaren (staten) kan vara väganordning. Vidare kan ifrågasättas om mark för sådan infrastruktur kan ianspråktas med stöd i väglagen (vägrätt).⁸

Genom 43 § väglagen kan Trafikverket bevilja tillstånd för uppförande av anläggning inom vägområde samt meddela behövliga föreskrifter med anledning av tillståndet. Denna möjlighet bör granskas närmre eftersom detta skulle kunna möjliggöra för uppförande och ägande av infrastruktur inom vägområdet av annan än väghållaren (staten). Detta beaktat att gällande lagstiftning och dess förarbeten inte stiftats med beaktande av elväg. Elvägsutredningen betonar dock i sitt slutbetänkande att utgångspunkten för (dess utredning) är att utbyggnad, drift och underhåll av statliga elvägar är ett

⁶ Karnov – lagkommentar till 10 § väglagen.

⁷ Trafikverket, Nationell färdplan för elvägar 2017-11-29, s. 38.

⁸ Se härom Trafikverket, Nationell färdplan för elvägar 2017-11-29, s. 38.

statligt åtagande på samma sätt som ansvaret för annan statlig transportinfrastruktur. Investeringar i transportinfrastruktur sker också i regel med anslag från statens budget.⁹

Markåtkomst för sådan infrastruktur kan sannolikt inte lösas genom vägrätt utan måste istället lösas genom frivilliga överenskommelser såsom ledningsrätt eller genom expropriation initierad av anläggningsägaren.

43 § Inom ett vägområde får inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd

1. uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar,
2. vidtas andra åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande.

I samband med tillstånd får väghållningsmyndigheten meddela de föreskrifter som behövs. Ett tillstånd kan när som helst återkallas.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte för sådant arbete som avses i 44 §.

Om tillstånd saknas eller har återkallats, får väghållningsmyndigheten vidta de åtgärder som behövs för rättelse. *Lag (1987:459)*.

44 § Inom ett vägområde får det inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd

1. dras elektriska ledningar, vattenledningar eller andra ledningar,
2. utföras arbeten på en redan dragen ledning.

Väghållningsmyndigheten får meddela de föreskrifter om arbetet och om rätt till upplag eller annan anordning som behövs med hänsyn till vägens bestånd, drift eller brukande.

Tillstånd enligt första stycket behövs inte när tillstånd har meddelats enligt annan lag eller författning och anmälan om arbetet har gjorts hos väghållningsmyndigheten.

Om det på grund av en inträffad skada krävs skyndsam reparation av en ledning som har dragits inom ett vägområde, får arbetet påbörjas utan tillstånd eller anmälan. Ledningens ägare ska i så fall snarast underrätta väghållningsmyndigheten om arbetet.

Om tillstånd enligt första stycket begärs för ledningar som ska ingå i ett elektroniskt kommunikationsnät för allmänt ändamål, ska väghållningsmyndigheten avgöra ärendet inom fyra månader från det att ansökan kom in till myndigheten, om inte längre tid är nödvändig med hänsyn till ärendets omfattning eller andra särskilda omständigheter. Överskrids denna tid, ska den som har begärt tillståndet underrättas om orsakerna till detta. *Lag (2016:535)*.

3.7. Ellagstiftning

Vid elektrifiering av väg och för Genomförbarhetsstudien kommer ellagstiftningen att vara central att förhålla sig till. Denna övergripande redogörelse behandlar primärt ellag (1997:857) som bl.a. reglerar elektriska anläggningar, nätverksamhet, koncession och nättariffer enligt definitionerna i 1 kap. 2–5 §§. I Genomförbarhetsstudien kommer överväganden behöva göras kring hur den elektriska anläggningen för överföring av el till fordon ska se ut, vem som lämpligen kan uppföra sådan anläggning och med vilket stöd en anläggning kan uppföras. Därtill behöver frågor om vem som ska leverera el och hur betalning från slutanvändaren ska ske utredas.

⁹ SOU 2021:73 Regler för elvägar, s. 90.

1 kap 2 § Med elektrisk anläggning avses i denna lag en anläggning med däri ingående särskilda föremål för produktion, överföring eller användning av el.

Om olika delar av en och samma anläggning har skilda innehavare, anses varje sådan del som en särskild anläggning.

Om en anläggning för användning av el är ansluten till en eller flera andra sådana anläggningar och är anläggningarna i samma innehavares hand, skall anläggningarna anses som en och samma anläggning.

1 kap 3 § Elektriska anläggningar indelas med hänsyn till farlighetsgraden i starkströmsanläggningar och svagströmsanläggningar.

1 kap 4 § Med nätverksamhet avses att 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 överföra el på det elektriska nätet.

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

Lag (1999:770).

1 kap 5 § Med nättariff avses avgifter och övriga villkor för överföring av el och för anslutning till en ledning eller ett ledningsnät.

3.8. Koncessionsplikt

Trafikverket har funnit att såväl matarledningar (som förser elvägen med el) och vägelen är att betrakta som såväl ledningar som starkströmsledningar, varför dessa är koncessionspliktiga (tillståndspliktiga).¹⁰ Tveksamheter råder endast kring induktionstekniken, som Trafikverket i nuläget inte vet om detta kan betraktas som en ledning i lagens mening. Koncessionen innebär en ensamrätt att anlägga viss ledning. Den enskilda koncessionen är förenad med villkor att gälla för det specifika elnätet.

2 kap 1 § En elektrisk starkströmsledning får inte byggas eller användas utan tillstånd (nätkoncession). Till byggandet av en ledning räknas även schaktning, skogsavverkning eller liknande åtgärder för att bereda plats för ledningen. *Lag (2013:207).*

2 kap 3 § En transformator- eller kopplingsstation som skall anslutas till en eller flera nya ledningar för vilka det krävs nätkoncession för linje får inte börja byggas förrän nätkoncession har meddelats för byggande av minst en av de nya ledningarna.

Koncessioner delas in i områdeskoncessioner och linjekoncessioner, där områdeskoncessionen omfattar ensamrätt inom ett visst område (lokala nätverk). För anläggande av elnät inom området för en befintlig områdeskoncession finns möjligheten att tilldelas en linjekoncession. Med tanke på att linjekoncessionen innebär ett intrång i befintlig områdeskoncession meddelas sådana sparsamt. Vid byggandet av elledningar för elväg behövs analyseras och beaktas eventuella befintliga koncessionshavare för områdeskoncessioner och hur det inverkar på möjligheterna att erhålla en linjekoncession.

¹⁰ Trafikverket, Rapport UHte 20-076, Matande elnät för elvägar – En översikt tekniskt och juridiskt 2020-0915, s. 12.

3.9. Villkor för koncession

Ett flertal krav och bedömningskriterier ska uppfyllas för erhållande av koncession. Här kan bl.a. nämnas att anläggningen ska vara lämplig ur allmän synpunkt (2 kap. 6 §), med detta avses bl.a. att en elanläggning inte ska anläggas inom område där tillräcklig överföringskapacitet redan finns och att ledningar dras fram på ett sätt som medför onödig skada för tredje man.¹¹ Vidare ska särskilda skäl finnas för att bevilja en nätkoncession för en linje om denna är avsedd för en spänning som är lägre än berörda övriga områdeskoncessioner. Här beaktas den ensamrätt som tillkommer innehavaren av områdeskoncession och om det är avsevärt dyrare att ansluta en ny stor elkonsument till det lokala nätet (områdeskoncessionen) än att ansluta till det regionala nätet.¹² En nätkoncession får inte heller strida mot detaljplan eller områdesbestämmelser. Bestämmelsen är ett uttryck för koncessionsprövningens samband med den fysiska planeringen, reglerad i plan- och bygglag (2010:900).

2 kap 6 § Nätkoncession får meddelas endast om anläggningen är lämplig från allmän synpunkt.

2 kap 7 § En nätkoncession för linje får endast om det finns särskilda skäl meddelas för en ledning som är avsedd för spänning som inte överstiger högsta tillåtna spänning för de områden med nätkoncession som berörs av ledningen.

2 kap 8 § En nätkoncession för linje får inte strida mot en detaljplan eller områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras. *Lag (1998:854).*

3.10. Miljöbalkens hänsynsregler och krav på koncessionshavaren

Prövningen av en nätkoncession för linje ska beakta miljöbalkens allmänna hänsynsregler, särskilda bestämmelser om hushållning med mark och vatten för vissa områden, miljönormer och miljökvalitetsbedömningar, enligt vad som framgår i 2 kap. 8 a §. Detta innebär bl.a. att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram.

2 kap 8 a § Vid prövning av frågor om meddelande av nätkoncession för linje ska bestämmelserna i 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 och 18 §§ miljöbalken tillämpas.

För en elektrisk starkströmsledning som ska prövas för en nätkoncession för linje ska

1. frågan om byggandet eller användandet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan avgöras i ett särskilt beslut enligt 6 kap. 26 och 27 §§ miljöbalken efter att en undersökning enligt 6 kap. 23–26 §§ har gjorts, om annat inte följer av undantagen i 6 kap. 23 § andra stycket,
2. en specifik miljöbedömning görs, information lämnas och samordning ske enligt 6 kap. 28–46 §§ miljöbalken, om en betydande miljöpåverkan kan antas, och
3. en liten miljökonsekvensbeskrivning tas fram enligt 6 kap. 47 § miljöbalken, om länsstyrelsen beslutar att en betydande miljöpåverkan inte kan antas.

Trots det som sägs i första och andra styckena behöver frågor som har prövats i ett mål eller ärende om tillstånd enligt miljöbalken inte prövas på nytt i ärendet om nätkoncession. Om det i målet eller ärendet om tillstånd enligt miljöbalken finns en miljökonsekvensbeskrivning som beskriver de direkta och indirekta effekter på människors hälsa och miljön som linjen kan medföra, behöver det inte finnas någon särskild miljökonsekvensbeskrivning i koncessionsärendet.

Lag (2018:1418).

Den som beviljas nätkoncession kan, för att koncessionen ska vara giltig, åläggas krav på att ställa säkerhet för att ta bort ledningar och anläggningar vid ett återställande av marken. Staten, kommuner,

¹¹ Se prop. 1996/97:136 s. 122–123 och prop. 1993/94:162 s. 62–64.

¹² Se prop. 1996/97:136 s. 123–124.

regioner och kommunalförbund omfattas inte av detta krav, vilket bör övervägas i Genomförbarhetsstudien.

2 kap 11 a § En nätkoncession får för sin giltighet göras beroende av att den som innehar koncessionen ställer säkerhet för kostnaderna att ta bort ledningen med tillhörande anläggningar och att vidta andra åtgärder för återställning. Staten, kommuner, regioner och kommunalförbund behöver inte ställa säkerhet.

Om det kan antas att den ställda säkerheten inte längre är tillräcklig, får regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, nätmyndigheten besluta om ytterligare säkerhet.

I fråga om beskaffenheten av säkerheten gäller 2 kap. 25 § utsökningsbalken. Säkerheten ska prövas av den myndighet som prövar frågan om nätkoncession och förvaras av länsstyrelsen.
Lag (2019:902).

Av intresse att beakta är också bestämmelsen i 2 kap. 24 § om ledningsinnehavarens ersättningsskyldighet för merkostnader för underhåll av trafikled avseende ledning som dragits inom trafikledens område. Ur ett kostnadsperspektiv bör här beaktas eventuella konsekvenser av att annan än väghållaren innehar elledning. Regelverket som omgärdar byggandet av elväg är föremål för översyn, vilket måste avvaktas för att få en helhetsbild över hur elväg, omfattande dess infrastruktur, kan anläggas liksom av vem.

2 kap 24 § Om en ledning som har dragits fram inom område för en befintlig trafikled leder till ökade kostnader för trafikledens underhåll, skall innehavaren av ledningen ersätta dessa ökade kostnader.

I Genomförbarhetsstudien bör också beaktas kravet på tillstånd för att överlåta en nätkoncession i 2 kap. 16 §, för det fall Genomförbarhetsstudien överväger en initial koncessionshavare som på sikt överlåter koncessionen till en annan aktör.

2 kap 16 § En nätkoncession får inte överlåtas utan tillstånd.

Vid prövning av en ansökan om överlåtelse av nätkoncession ska 10 § tillämpas. Detsamma gäller vid prövning av en ansökan om nätkoncession i anledning av återkallelse av en nätkoncession enligt 18 § första stycket 2 eller 3.

Om en intäktsram vid överlåtelsen ska fördelas enligt 5 kap. 33 § andra stycket, får tillstånd till överlåtelse inte lämnas om inte fördelningen har godkänts enligt 34 § första stycket samma kapitel.

Regeringen prövar ärenden om tillstånd enligt första stycket, om ärendet avser en utlandsförbindelse. *Lag (2018:1448).*

3.11. Nätverksamhet och nättariffer

Det är den som bedriver nätverksamhet, dvs. den som ställer starkströmsledning till förfogande för överföring av el enligt definitionen i 1 kap. 4 §, som ansvarar för driften och underhållet av ledningsnätet, liksom för dess säkerhet.

3 kap 1 § Ett företag som bedriver nätverksamhet ansvarar för drift och underhåll och, vid behov, utbyggnad av sitt ledningsnät och, i tillämpliga fall, dess anslutning till andra ledningsnät. Företaget svarar också för att dess ledningsnät är säkert, tillförlitligt och effektivt och för att det på lång sikt kan uppfylla rimliga krav på överföring av el. *Lag (2005:404).*

En viktig aspekt är att den som bedriver nätverksamhet (juridisk person) inte också får bedriva produktion eller handel med el, dvs. försörja sitt eget elnät (3 kap. 1 a §). I större elbolag, som traditionellt såväl tillhandahållit ledningsnät som el till slutanvändare har detta lösts genom att separera av verksamheterna.

3 kap 1 a § En juridisk person som bedriver nätverksamhet får inte bedriva produktion av eller handel med el. Ett transmissionsnätsföretag får inte heller bedriva produktion av eller handel med naturgas.

I 4 kap. 1 § regleras utgångspunkten för uttag av avgifter och övriga villkor för överföring av el och för anslutning till en elledning eller ett ledningsnät (nättariff), vilka ska vara objektiva och icke-diskriminerande.¹³ Kravet på objektivitet syftar till en korrekt fördelning av det totala avgiftsbeloppet enligt tariffen mellan berörda kunder och kundkategorier. Avgifterna får vara olika mellan olika kundkategorier, men de olika avgiftsnivåerna måste någorlunda spegla de kostnader som nätföretaget har för respektive kundkategori. Något osakligt gynnande av en kundkategori på bekostnad av en annan kategori får inte förekomma. Inom varje kundkategori ska sedan den principiella utformningen av nättariffen vara likadan för alla kunder om det inte finns objektiva faktorer som talar för något annat.

Att tariffen ska vara icke-diskriminerande innebär att någon hänsyn inte får tas vid tariffsättningen till från vilken leverantör den överförda elen kommer eller från vilket land elen kommer. I detta ligger bl.a. att nätföretaget inte får gynna kunder som köper sin el från ett företag inom nätföretagets egen koncern.¹⁴

4 kap 1 § Nättariffer ska vara objektiva och icke-diskriminerande. De ska utformas på ett sätt som är förenligt med ett effektivt utnyttjande av elnätet och en effektiv elproduktion och elanvändning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur nättarifferna ska utformas för att främja ett effektivt utnyttjande av elnätet eller en effektiv elproduktion och elanvändning.

I 5 kap. finns bestämmelser om intäktsram för nätverksamhet. *Lag (2018:1448)*.

3 kap 16 § Den som har nätkoncession får inte ställa upp villkor som utesluter elproducenter från att tillhandahålla el som är avsedd att täcka nätförluster eller behövs för driften av ledningsnätet med hänvisning endast till kraftslag.

Nätkoncessionshavaren ska anskaffa den el som är avsedd för sådana ändamål som anges i första stycket på ett öppet, icke-diskriminerande och marknadsorienterat sätt.

Lag (2014:270).

3 kap 16 a § Ett företag som bedriver nätverksamhet får inte ställa upp tekniska krav eller andra villkor som försvårar tillhandahållandet av tjänster i form av ändrad elförbrukning, om inte villkoret är motiverat med hänsyn till en säker, tillförlitlig och effektiv drift av ledningsnätet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka tekniska villkor som får ställas upp av nätföretagen när det gäller sådana tjänster som avses i första stycket. *Lag (2014:270)*.

3.12. Undantag från kravet på nätkoncession

Enligt förordningen (2017:2015) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (1997:857), ("IKN-förordningen")¹⁵, kan vissa interna nät, med vilket avses elnät för överföring av el för egen räkning, anläggas utan krav på nätkoncession.

¹³ Infört i 4 kap. 1 § ellagen i samband med genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/54/EG av den 26 juni 2003 om gemensamma regler för den inre marknaden för el m.m.

¹⁴ Se bl.a. prop. 2004/05:62 s. 268–269.

¹⁵ Med IKN avses icke-koncessionspliktigt nätverk.

1 § I denna förordning finns bestämmelser om undantag från kravet på nätkoncession enligt 2 kap. 1 § ellagen (1997:857).

2 § Med internt nät avses en eller flera starkströmsledningar som innehavaren använder för överföring av el för egen räkning.

För interna nät gäller som huvudkriterier att överföringen av el i nätet sker för egen räkning, att nätet inte är utbrett, vilket försvårar utbyggnad av koncessionshavaren till områdeskoncessionen, och att det interna nätet är väl avgränsat och därmed lätt att särskilja till område.¹⁶

För att tydliggöra kring elvägsinfrastrukturens olika komponenter har Trafikverket i en rapport¹⁷ förhållit sig till begreppen ”elväg”, ”vägel” och ”matarledning”. Med elväg avses väg som har kompletterats med elektrisk anläggning avsedd för överföring av elektrisk energi till fordon under färd.¹⁸ Elvägen innehåller anläggningen på själva vägen och matningsstationer. Med vägel, eller elnätet längs vägen, avses ledning längs vägen som kopplar samman elvägen med matarledning (omfattande nätstationer med matarledning som går mellan mätstationerna). Med matarledning avses ledningen som kopplar samman det allmänna elnätet med elnätet längs vägen (vägel) och ledningen i själva elnätet längs vägen.

Trafikverket har bedömt att elanläggningarna för de nämnda komponenterna är att betrakta som starkströmsledningar. Matarledning och vägel är högspänningsledning och elvägens ledning är lågspänningsledning. Ledningarna används för att mata el för annans räkning då det är fordonen som är slutmottagare, dvs. överföringen sker inte för egen räkning.¹⁹ Samtliga ledningar är därmed koncessionspliktiga om inte uttryckliga undantag föreskriver annat.

3.13. Undantag för interna nät för trafikens behov och fordons elbehov

I IKN-förordningen har fram till årsskiftet 2021/2022 gjorts undantag för dels interna nät för överföring av el för trafikens behov, dels för fordons elbehov.²⁰ Undantaget för interna nät för trafikens behov avsåg trafikens generella behov av el och har använts av Trafikverket för t.ex. belysning och vägbommar. Undantaget för fordons elbehov tog sikte på interna nät specifikt relaterade till järnvägs-, spårvägs-, tunnelbane- och trådbussdrift. Gemensamt för dessa är att de är att trafikslagen används för kollektiva transporter som primärt driva av kollektivtrafikhuvudmän och som driver och äger sina egna elanläggningar. Undantagen från koncessionsplikt för trafikens behov och för fordons elbehov har inte ansetts självklart tillämpliga på elvägar eftersom elnätet inte är internt då slutanvändaren är fordon som inte tillhör elvägsägaren.²¹

3.14. Undantag för interna nät för fordons elbehov

I IKN-förordningens 22 b § finns idag ett reglerat undantag för interna nät vars syfte är att i huvudsak tillgodose elbehovet hos fordon. Också i detta fall rör det sig om interna nät, dvs där elnätsägaren överför el för sitt eget brukande, inte externa fordon vilket skulle vara fallet med elvägar.

22 b § Ett internt nät får byggas och användas utan nätkoncession, om syftet med ledningen är att

1. i huvudsak tillgodose elbehovet hos fordon, eller
2. tillgodose elbehovet för en trafikled eller en kommunal väg med tillhörande anläggningar och ledningarna dras inom eller i omedelbar närhet av trafikleden eller den kommunala vägen.

¹⁶ Se härom Förordningsmotiv – Icke koncessionspliktiga elnät, FM 2007:1, s. 12f.

¹⁷ Trafikverket, Rapport UHte 20-076, Matande elnät för elvägar – En översikt tekniskt och juridiskt 2020-0915, s. 5 och 12.

¹⁸ Definition härleds från förordning om ändring av elsäkerhetsförordning (2017:218), SFS 2018:1849.

¹⁹ Trafikverket, Rapport UHte 20-076, Matande elnät för elvägar – En översikt tekniskt och juridiskt 2020-0915, s. 12.

²⁰ IKN-förordningen 13 och 15 §§, vilka upphävts och upphört att gälla per 2022-01-01.

²¹ Trafikverket, Rapport UHte 20-076, Matande elnät för elvägar – En översikt tekniskt och juridiskt 2020-0915, s. 12-13.

Ytterligare undantag från koncessionsplikt för fordons elbehov, omfattande lågspänningsnät genom vilket el får överföras för annans räkning, med avseende på fordon och dess elbehov, har också funnits i IKN-förordningen, men upphävts.²² Dessa undantag direktregleras i direktiv 2009/72/EG av den 13 juli 2009 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och upphävande av direktiv 2003/54/EG (Elmarknadsdirektivet), är framtagna och analyserade utifrån elnät för stationär laddning. Att nyttja ett sådant undantag för elvägens elnät har ansetts vara en tolkning som riskerat att ligga utanför den ursprungligen avsedda.²³

3.15. Lagstiftningsarbetet och dess utveckling

I syfte att se över regelverket för nätkoncessioner så att detta inte skapar osäkerhet eller sätter upp onödiga hinder för energiaktörer, samtidigt som övriga samhällsintressen skyddas, har Nätkoncessionsutredningen²⁴ i sitt betänkande SOU 2019:30 bl.a. föreslagit att undantagen i IKN-förordningen för elanläggningar som avser fordons elbehov eller trafikändamål bör samlas i ett undantag med större tillämpningsområde. Förslaget innebär bl.a. att det inte bör finnas någon begränsning i rätten att överföra el för annans räkning, d.v.s. att inte bara interna elnät ska kunna undantas från koncessionsplikt, om syftet är att tillgodose elbehovet hos fordon eller en trafikled med tillhörande anläggningar.²⁵ Betänkandet har resulterat i proposition 2020/21:188, som föreslår förändringar i bl.a. ellagen, vilka omfattar förenklingar för nätföretag att vidta åtgärder utan att ansöka om ny nätkoncession, utökade möjligheter att använda sig av områdeskoncession samt möjligheten att lägga samman eller dela upp koncessioner.²⁶ Några uttryckliga ändringar av IKN-förordningen framgår inte i propositionen. I sammanhanget ska nämnas att ikraftträd lagstiftning till följd av utredningens förslag inte finns på plats i nuläget.

Nätkoncessionsutredningens förslag om undantag från kravet på nätkoncession för trafikleder (elvägar) utgör utgångspunkt i Elvägsutredningens slutbetänkande i SOU 2021:73.²⁷ Av Elvägsutredningens betänkande förtydligas också att om ett elnät är undantaget från koncessionsplikten är ellagen inte direkt tillämplig på det aktuella elnätet. Med detta faller, i vart fall enligt den nationella lagstiftningen, t.ex. skyldigheten att överföra el för egen räkning, ansluta anläggningar och att tillämpa objektiva och icke-diskriminerande nättariffer. I flera fall är det tillåtet att ha underabbonenter i ett icke-koncessionspliktigt nätverk (IKN), vilket innebär att sådana kunder inte skyddas av ellagens bestämmelser och saknar enligt nationell lagstiftning flertalet rättigheter, exempelvis möjligheten att byta elleverantörer.²⁸ De svenska undantagen från koncessionsplikt i förhållande till och dess förenlighet med Elmarknadsdirektivet utreds för närvarande av Elmarknadsinspektionen.²⁹

Elvägsberedningens uppdrag att föreslå ett regelverk för byggande, drift och underhåll av elvägar har resulterat i förslag om en justering av den befintliga väglagen, genom inkludering av bestämmelser/definitioner av väganordning omfattande elektriska anläggningar, liksom för elväg, enligt vad som redogörs för i punkt 3.2 ovan.

²² IKN-förordningen 22 b (i dess tidigare lydelse) och 31 §§, vilka upphävts och upphört att gälla per 2022-01-01.

²³ Trafikverket, Rapport UHte 20-076, Matande elnät för elvägar – En översikt tekniskt och juridiskt 2020-0915, s. 13.

²⁴ Genom regeringens beslut den 15 februari 2018 att utse en särskild utredare med uppdrag att se över regelverket om nätkoncessioner (dir. 2018:6).

²⁵ SOU 2019:30 s. 82 och 89.

²⁶ Prop. 2020/21:188, s. 1.

²⁷ SOU 2021:73, s. 142 f.

²⁸ SOU 2019:30, s. 64 f. och SOU 2021:73, s. 142 f. och 163.

²⁹ SOU 2021:73 s. 144.

4. Specifika förutsättningar E22 Sölvesborg-Karlshamn

4.1. Inledning

En granskning och redogörelse för de specifika förutsättningarna och förhållandena som kan inverka, vid ett anläggande av elväg längs en sträcka av E22 behöver, för syftet med denna rapport, utgå från relevant och idag gällande lagstiftning. I denna redogörelse, som avser sträckningen av E22 mellan Sölvesborg och Karlshamn (tätorterna) beaktas också, i viss mån, antaganden från Nätkoncessionsutredningen och Elvägsutredningen. Därutöver dras flera paralleller med Trafikverkets pågående projekt ”Sveriges första permanenta elväg” längs E20 mellan Hallsberg och Örebro.³⁰

Avsikten med denna granskning och redogörelse är att på en övergripande nivå undersöka och beskriva faktorer som inverkar vid anläggandet av elväg, med förankring till en, för Genomförbarhetsstudien, relevant vägsträckning.

4.2. Vaghållare och byggande av väg

En viktig utgångspunkt i granskningen av de specifika förutsättningarna för anläggande av elväg längs sträckan E22 mellan Sölvesborg och Karlshamn är att konstatera att det är staten genom Trafikverket som är vaghållare för sträckan. Vaghållning, vilket omfattar byggande av väg, ombesörjs enligt 4 och 6 §§ väglagen av Trafikverket.

Begreppet byggande av väg omfattar, enligt 10 § väglagen, både att anlägga ny väg och att bygga om en väg, vilket omfattar upprättande av en vägplan enligt 14 a § väglagen. Om projektet är av mindre och okomplicerad art, utifrån bedömningsgrunder i Trafikverkets rekommendation TDOK 2013:0291.

Trafikverkets rekommendation ställer upp fyra kriterier vilka ska vara uppfyllda för att projektet ska anses vara av sådan art att vägplan inte behöver upprättas. Dessa är:

- Utgångspunkten är att det endast är frågan om åtgärder på befintlig väg eller järnväg;
- Det ska vara fråga om små och okomplicerade åtgärder;
- Åtgärden får inte medföra mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen; och
- Eventuell markåtkomst ska ske på frivillig grund.

Trafikverket har i ett tidigare skede uttalat att anläggande av elväg sannolikt ska betraktas som byggande av väg, dvs att anläggande av elväg inte är att betrakta som en åtgärd/åtgärder av mindre och okomplicerad art.³¹ Här kan nämnas att åtgärderna på befintlig väg inte får ändra vägen på ett väsentligt sätt, vilket omfattar att en ny funktion inte får skapas. Vad gäller bedömningen av om det är fråga om små och okomplicerade åtgärder är det omgivningens uppfattning som ska beaktas.

Trafikverkets bedömning av kriterierna vid anläggande av elväg på E20 mellan Hallsberg och Örebro har resulterat i en bedömning att det inte är fråga om åtgärder av mindre och okomplicerad art.³² Utan att närmre kunna beakta konsekvenser av teknikval och t.ex. markanspråk vid anläggande av elväg längs E22 mellan Sölvesborg och Karlshamn bör man, mot bakgrund av vad som anges ovan, utgå ifrån att anläggandet av elväg längs sträckan Sölvesborg-Karlshamn kommer att betraktas som anläggande av ny väg eller ombyggnation av väg och att erforderlig planprocess, omfattande upprättande av vägplan, ska följas.

4.3. Elvägsteknik och markåtkomst

Innehållet i vägplanen ska, enligt 16 a § väglagen, bl.a. innehålla kartmaterial till utvisande av vägens huvudsakliga utformning samt den mark eller det utrymme och de särskilda rättigheter som behöver tas i anspråk för vägen och för att bygga vägen.

³⁰ Se härom <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-orebro-lan/sveriges-forsta-permanenta-elveg>, 2022-05-28.

³¹ Trafikverket, Nationell färdplan för elvägar 2017-11-29, s. 38.

³² Samtal med Trafikverket, Nicklas Broberg, projektledare vägplan, elväg E20 Hallsberg Örebro, 2022-05-23.

Omfattningen av behovet av markåtkomst utanför vägbanan kan antas variera beroende på val av elvägsteknik. Eftersom Trafikverket är väghållare för den aktuella vägsträckan används vägrätt enligt 30-31 §§ väglagen för markåtkomst. Vägrätten är en obestämd nyttjanderätt i den mening att den inte är knuten till en viss fastighet utan till vägens behov. Om vägen dras in upphör nyttjanderätten. Vägrätten kan vara inskränkt, vilket inte sällan är fallet när mark behövs för nedläggning av kabel. Innebörden av detta är att markägaren, om det t.ex. rör sig om jordbruksmark, kan fortsätta bruka jorden över kabeln.

För att ta höjd för varierande behov av mark utanför vägbanan, beroende på teknikval, bör det samråd som ska hållas med berörda parter (inklusive fastighetsägare) omfatta flera tekniker, för det fall man i arbete med vägplanen inte landat i vilken elvägsteknik som ska användas. Denna lärdom kan dras från Trafikverkets elvägsprojekt längs E20 mellan Hallsberg och Örebro.³³ Syftet med ett samråd omfattande alla tänkbare elvägstekniker är att inkludera alla berörda parter, med vilka samråd ska ske, oaktat vilket teknikval som slutligen väljs.

Utgångspunkten i vägplanarbetet för Trafikverkets elvägsprojekt längs E20 mellan Hallsberg och Örebro är att mark för ledning mellan områdeskoncessionshavarens transformatorstation och elvägens matningsstationer ska tillgå med inskränkt vägrätt. Detsamma gäller för ledning parallellt med vägen, som sammankopplar elvägens matningsstationer. En förutsättning för att detta ska vara möjligt är att de ifrågavarande ledningarna kan betraktas som väganordningar. Detta kommer att prövas för första gången med anledning av ett beslut om fastställande av den aktuella vägplanen.³⁴ Ett lagakraftvunnet beslut kan i framtiden tjäna som vägledning för andra projekt.

E22:ans sträckning mellan Sölvesborg och Karlshamn omgärdas i princip uteslutande av jordbruksmark och skogsmark och undviker tätbebyggt område. Det senare är tydligt bland annat förbi samhället Mörrum där E22 är dragen i en båge söder om samhället.³⁵ På så sätt undviks eventuell påverkan på flera mindre fastigheter och antalet berörda parter begränsas. Samtidigt behövs beaktas att jord- och skogsbruk är av nationell betydelse, enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Detta innebär att t.ex. jordbruksmark får tas i anspråk endast för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta inte kan tillgodoses genom att ianspråkta annan mark.

4.4. Elnätet och koncessionsplikt – utgångspunkt i utredningar och referens E 20

I punkt 3.8 redogörs för Trafikverkets tidigare meddelade uppfattning att elledningar förknippade med elväg inte omfattas av det undantag från koncessionsplikt som regleras i IKN-förordningen. Samtidigt ska noteras att Nätkoncessionsutredningen och därefter Elvägsutredningen, som redogörs för i punkt 3.15, har som utgångspunkt att elvägens elnät ska omfattas av undantag från koncessionsplikt.

Utan en lagakraftvunnen lagstiftning till följd av genomförda utredningar eller ett tydligt teknikval bör en framtida elektrifiering av E22 mellan Sölvesborg och Karlshamn noga följa utvecklingen av Trafikverkets elvägsprojekt längs E20 mellan Hallsberg och Örebro. I projektet avser områdeskoncessionshavaren ansöka om ledningsrätt för ledning mellan sin transformatorstation och elvägens matningsstationer. För ledningar utmed vägen uppfattar Trafikverket en möjlighet till undantag från koncessionsplikt för Trafikverkets verksamhet.³⁶ Liksom anges i punkt 4.3 ovan kommer också frågor om koncessionsplikt att tas ställning till vid fastställandet av vägplanen, vilket bör kunna tjäna som vägledning i senare projekt.

4.5. Beaktanden under planprocess

Frågan om byggande av väg prövas, enligt 11 § väglagen, av Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen. Som redogörs för i punkterna 3.5 och 4.3 ska också samråd hållas. Detta sker med

³³ Samtal med Trafikverket, Nicklas Broberg, projektledare vägplan, elväg E20 Hallsberg Örebro, 2022-05-23.

³⁴ Samtal med Trafikverket, Nicklas Broberg, projektledare vägplan, elväg E20 Hallsberg Örebro, 2022-06-17.

³⁵ Samtal med Fredrik Wikberg, stadsarkitekt, Sölvesborgs kommun samt Anna Lyggemark, planarkitekt, Karlshamns kommun, 2022-05-24.

³⁶ Samtal med Trafikverket, Nicklas Broberg, projektledare vägplan, elväg E20 Hallsberg Örebro, 2022-06-17.

länsstyrelsen, berörda myndigheter liksom enskilda som berörs. Länsstyrelsen är den myndighet som skickar ut remisser till andra myndigheter för inhämtande av utlåtanden över en föreslagen väg. Av intresse för E22 och sträckningen Sölvesborg-Karlshamn lyfts nedan vissa aspekter fram, som kan komma att lyftas i en planprocess. Dessa aspekter ska inte uppfattas som uttömmande, utan vissa för den aktuella sträckningen relevanta exempel på vad som kan komma att beaktas av myndigheter och varför.

Detaljplaner som tangerar E22

Inom områden med detaljplan eller områdesbestämmelser får, enligt 14 § 1 st., väg inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Mindre avvikelser kan vara acceptabla om syftet med planen inte motverkas. Detaljplaner, som regleras i plan- och bygglag (2010:900), och eventuella ändringar i befintliga detaljplaner ska, enligt 13 a § väglagen, samordnas och prövas med planläggningen för vägplanen.

Efter avstämning och diskussion med stadsarkitekterna i Sölvesborgs respektive Karlshamns kommuner noteras att det över den aktuella sträckan finns fem stycken detaljplaner som tangerar E22. Samtliga detaljplaner finns i Karlshamn, i anslutning till E22:ans till/avfarter.³⁷ – Beroende på planernas närmre innehåll och vad som behöver uppföras för elvägen inom den planlagda marken, kan planändringar komma att behöva göras. Vidare ska under vägplanearbetet samordning kring eventuella bygglov ske med berörda kommuner. – I Trafikverkets elvägsprojekt längs E20 mellan Hallsberg och Örebro, beslutades i samråd med berörd kommun om behovet av ändring ett par detaljplaner, vilka tillföras beteckningen E (tekniska anläggningar) för uppförande av teknikhus.³⁸

Riksintresse och Natura 2000 - Mörrumsån

Vid prövning av ärenden enligt väglagen ska, enligt 3 a §, 2-4 kap och 5 kap 3 § miljöbalken tillämpas. Mörrumsån, som tangerar E22 utmed sträckningen Sölvesborg-Karlshamn i Karlshamns kommun, anges i 4 kap 2 § miljöbalken som riksintresse för det rörliga friluftslivet och intresset ska särskilt beaktas vid prövning av tillåtlighet av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Här är det inte alls säkert att anläggandet av elväg utgör sådana ingrepp som kan betecknas som exploateringsföretag och som får genomslag vid prövning. Regleringen har dock ändå en rådgivande funktion.

Utöver riksintresset är Mörrumsån ett s.k. Natura 2000-område och omfattas av art- och habitatdirektivet.³⁹ För att inte skada naturvärden krävs tillstånd för verksamheter eller åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Det kan även gälla åtgärder utanför Natura 2000-området, om de kan påverka miljön i området. Länsstyrelsen har en bevarandeplan för Mörrumsån som kommer att beaktas i samband med samråd.

Riksintresse Totalförsvaret om flygflottiljen 3:9 MB

Områden som är av riksintresse för totalförsvarets anläggningar ska, enligt 3 kap 9 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna. Enligt sammanställning av Riksintressen för totalförsvarets militära del – Blekinge län 2022⁴⁰ ska bl.a. samtliga ärenden/projekt som rör europavägar remitteras till Försvarmakten.

Beträffande TM0037 – Riksintresset Ronneby flygflottiljbas redovisas att hela den granskade sträckningen av E22 från Karlshamns tätort till Sölvesborgs tätort ligger inom påverkansområde MSA (minimum safe altitude). MSA anger den minimihöjd kring en militär flygplats inom vilken det är

³⁷ Samtal med Fredrik Wikberg, stadsarkitekt, Sölvesborgs kommun samt Anna Lyggemark, planarkitekt, Karlshamns kommun, 2022-05-24.

³⁸ Samtal med Trafikverket, Nicklas Broberg, projektledare vägplan, elväg E20 Hallsberg Örebro, 2022-05-23.

³⁹ Rådets direktiv 92/43/EEG av den 31 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

⁴⁰ FM2021-25290:1 Bilaga 4 – Riksintressen för totalförsvarets militära del, Blekinge län 2022.

säkert att genomföra in- och utflygningar. MSA syftar till att säkerställa möjligheten att genomföra visuell inflygning till en flygplats.

Del av den granskade sträckan av E22 (Karlshamns tätort och en bit öster ut) ligger också inom lågflygningsområde med påverkansområde, vilket uppfyller nödvändiga och värdefulla kriterier för lågflygning. En ökad mängd höga objekt i lågflygningsområden kan skada möjligheten att nyttja området på ett utifrån Försvarmaktens uppdrag ändamålsenligt sätt, vilket skulle påtagligt motverka totalförsvarets intressen. Försvarmakten kommer att beakta hur ett föreslaget högt objekt inom ett lågflygningsområde skulle påverka värdet av detta.

5. Ytterligare relevanta regelverk

5.1. Inledning

Utöver regelverk omfattande specifikt vägar och el, som redogjorts för ovan, tillkommer aspekter av anläggande av elväg som har relevans och bör uppmärksammas. Dessa regelverk rör aspekter av säkerhet, dataskydd och social hållbarhet och redogörs för övergripande nedan.

5.2. Elsäkerhet

Oavsett vilken elvägsteknik som väljs ska en elväg uppfylla de krav som ställs på elsäkerhet och elektromagnetisk kompatibilitet (EMC). Detta innebär att elsäkerhetsaspekterna ska bedömas redan i planeringsskedet. Säkerhetskraven för en elektronisk anläggning framgår i första hand av elsäkerhetslagen (2016:732), ellagen (1997:857), elsäkerhetsförordningen (2017:218), förordningen (2016:363) om elektromagnetisk kompatibilitet ("EMC-förordningen") samt Elsäkerhetsverkets föreskrifter. I regelverken finns krav på hur uppbyggnaden av en elektronisk anläggning ska ske, hur kompetens hos de som utför arbetet ska säkerställas samt en reglering av ansvarsfrågor.

I elsäkerhetsförordningen definieras en elväg som en elektrisk anläggning avsedd för överföring av elektrisk energi till fordon under färd. I praktiken krävs att en starkströmsanläggning byggs för att elektrifiera en allmän väg. Ur ett eldistributionsperspektiv liknar elanläggningarna järnvägar, med skillnaden att allmänheten är tillåten till att köra på elvägen.⁴¹ Elvägar innehar därför särskilda säkerhetsrisker kopplade till den allmännas åtkomst till och användning av vägnätet, både kopplade till enskild användare och potentiella laddningsplaster för elbilar.

Elvägar faller under Elsäkerhetsverkets tillsynsområde. Enligt elsäkerhetsförordningen föreligger en anmälningsskyldighet till Elsäkerhetsverket för den som avser att ta en kontaktledning i bruk för drift av en elväg, men även i samband med potentiella olycksfall och driftstörningar. För att upprätthålla elsäkerheten bedömer Elvägsutredningen att den som avser att bygga en elväg bör samråda med

⁴¹ Trafikverket: Elvägar, elanläggningen version : Övervakning och styrning, UHte-20-019, s. 12.

Elsäkerhetsverket avseende elsäkerhet och EMC redan i samband med planeringen av elvägen. Därför föreslås även en uppdatering av väglagen.⁴²

4 § elsäkerhetsförordningen Den som avser att ta en kontaktledning i bruk för drift av järnväg, spårväg, tunnelbana eller elväg ska anmäla detta till Elsäkerhetsverket.

5 § elsäkerhetsförordningen Den som är nätkoncessionshavare enligt ellagen (1997:857) eller innehar en starkströmsanläggning för drift av järnväg, spårväg, tunnelbana eller elväg ska snarast möjligt anmäla till Elsäkerhetsverket

1. olycksfall i den egna starkströmsanläggningen som inträffat på grund av el och allvarliga tillbud till sådana olycksfall, och
2. driftstörningar i den egna starkströmsanläggningen som kan ha väsentlig betydelse för elsäkerheten.

Elsäkerhetsregelverken ställer krav på att allt elarbete och -utrustning ska säkerställa en betryggande säkerhet mot sak- och personskador. Detta krav ställs i förhållande till innehavare och tillverkare av produkter och fasta installationer. Betyggande säkerhet uppnås bland annat genom regelbundna kontroller anpassade efter anläggningens beskaffenhet, ålder, omgivande miljö och användning, samt att identifierade brister omedelbart åtgärdas.⁴³

Den som innehar en starkströmsanläggning, exempelvis en elväg, är primärt ansvarig för anläggningens säkerhet. Utförande och kontroller av anläggningen beskrivs närmare i Elsäkerhetsverkets föreskrifter⁴⁴. Det grundläggande kravet är att starkströmsanläggningar ska vara utförda enligt god elsäkerhetsteknisk praxis i enlighet med Elsäkerhetsverkets föreskrifter och tillhörande standarder, m.m.⁴⁵

Innehavaren ska även kontrollera att utrustningen, i detta fall anläggningen, inte orsakar elektromagnetiska störningar. Detta innebär att det i samband med planerade elvägsprojekt bör undersökas om vägens påverkan på närliggande elektronisk utrustning, inklusive utrustning tillhörande människor som använder vägen eller bor i närområdet.⁴⁶

6 § elsäkerhetslagen Den som innehar en starkströmsanläggning ska se till att

1. det fortlöpande kontrolleras att anläggningen ger betryggande säkerhet mot personskada och sakskada, och
2. arbete som utförs på eller i anslutning till anläggningen görs på ett sådant sätt och utförs av eller under ledning av personer med sådana kunskaper och färdigheter att betryggande säkerhet ges mot personskada och sakskada.

6 § EMC-förordning Utrustning ska med hänsyn till tillämpbar teknik vara konstruerad och tillverkad så att den

1. inte alstrar en elektromagnetisk störning som överskrider en nivå som tillåter radio- eller teleutrustning eller annan utrustning att fungera som avsett, och
2. har en sådan tålighet att den elektromagnetiska störning som kan förväntas vid avsedd användning inte medför att utrustningens funktion försämras i en oacceptabel utsträckning.

⁴² Den föreslagna 14 b § väglagen, SOU 2021:73, s. 146-147, 156, 239.

⁴³ Se ELSÄK-FS 2008:3.

⁴⁴ Se ELSÄK-FS 2008:1-3 samt ELSÄK-FS 2006:1.

⁴⁵ Elsäkerhetsverket: Elsäkerhet och elektrisk infrastruktur för transportsektorn, s. 25.

⁴⁶ Notera, att EMC för fordon och elvägen regleras i två olika regelverk. För mer information, se Elsäkerhetsverket: Elsäkerhet och elektrisk infrastruktur för transportsektorn, s. 33.

Elsäkerhetslagen föreskriver ett strikt ansvar för den som innehar eller äger en starkströmsanläggning vid person- och sakskador samt innehåller andra bestämmelser som reglerar ansvarsfrågor i elsäkerhetssammanhang.

28 § första stycket elsäkerhetslagen Om en personskada eller sakskada orsakas av el från en starkströmsanläggning, ska innehavaren av den starkströmsanläggning som elen senast kommit från ersätta skadan. Skadeståndsansvaret gäller även om det inte följer av allmänna skadeståndsbestämmelser.

29 § första stycket elsäkerhetslagen Om en personskada eller sakskada orsakas av säkerhetsbrist i el som satts i omlopp från en elektrisk anläggning med egen generator eller transformator, ska anläggningens innehavare ersätta skadan.

31 § första stycket elsäkerhetslagen Om en personskada, sakskada eller ren förmögenhetsskada orsakas av att el från en elektrisk anläggning stör driften vid en annan elektrisk anläggning och störningen uppstått till följd av uppsåt eller vårdslöshet hos innehavaren av den förstnämnda anläggningen, ska den innehavaren ersätta skadan.

31 § första stycket elsäkerhetslagen Ägaren till en elektrisk starkströmsanläggning som upplåtit nyttjanderätten helt eller delvis till någon annan svarar ändå för skada som ska ersättas enligt denna lag som om ägaren är innehavare. Ägaren är dock inte ansvarig med annan egendom än den som har upplåtits.

Ellagen innehåller bestämmelser om elkvalitet. Elvägsanläggningarnas utrustning och laddningsstationer kan riskera påverka elkvaliteten i övriga anslutande nät. Skador som uppstår för nätkunder kan skapa ersättningsskyldighet för de drabbade nätkunderna i enlighet med ellagens bestämmelser.⁴⁷

10 kap. 10 § första stycket ellagen Om uttagspunkten är elektriskt fränkopplad i en eller flera faser från spänningssatt koncessionerat nät under en sammanhängande period om minst tolv timmar har elanvändaren rätt till avbrottsersättning.

5.3. Säkerhetsskydd

Säkerhetsskyddslagstiftningen är avsedd att värna de skyddsvärden som är av betydelse för Sveriges säkerhet samt annan verksamhet som omfattas av ett för Sverige förpliktande internationellt säkerhetsåtgärande mot spioneri, sabotage, terroristbrott och vissa andra hot. Säkerhetsskydd regleras i första hand i säkerhetsskyddslagen (2018:585), säkerhetsskyddsförordningen (2021:955) och Säkerhetspolisens föreskrifter och vägledningar, särskilt Säkerhetspolisens föreskrifter om säkerhetsskydd (PMFS 2022:1).

Det åligger verksamhetsutövaren att bedöma om verksamheten är säkerhetskänslig och anmäla sin verksamhet till relevant tillsynsmyndighet. På grund av sin natur som grundläggande infrastruktur kommer elvägsverksamheten sannolikt att omfattas av säkerhetsskyddslagen, vilket innebär att verksamhetsutövaren bör anmäla verksamheten. Bland annat skulle ett avbrott i infrastrukturen kunna påverka samhällsviktiga transporter och annan logistik.⁴⁸ Den relevanta tillsynsmyndigheten bestäms i enlighet med säkerhetsskyddsförordningen.

2 kap. 6 § första stycket säkerhetsskyddslagen En verksamhetsutövare ska utan dröjsmål anmäla att den bedriver säkerhetskänslig verksamhet till tillsynsmyndigheten.

⁴⁷ SOU 2021:73, s. 68.

⁴⁸ Trafikverket: Elvägar, elanläggningen version : Övervakning och styrning, UHte-20-019, s. 34-36.

Enligt säkerhetsskyddslagen ska en verksamhetsutövare som bedriver säkerhetskänslig verksamhet genomföra en säkerhetsskyddsanalys som ska dokumenteras, och löpande kontrollera och anmäla sådant som kan påverka säkerheten. Analysen ska fungera som en utgångspunkt för planering och vidtagande av åtgärder för att säkerställa säkerhet. Dessa åtgärder ska ta hänsyn till informationssäkerhet, fysisk säkerhet och personalsäkerhet. I samband med analysen bör en informationssäkerhetsklassning göras.⁴⁹

Lagen ställer även andra krav på verksamhetsutövaren. Dessa omfattar skyldigheten att anställa en säkerhetsskyddschef för att leda och samordna säkerhetsskyddsarbetet och säkerställa regelefterlevnad, genomföra säkerhetsprövningar och säkerhetsklassificera relevant personal samt ingå säkerhetsskyddsavtal med tredje parter. Åtgärderna ses som ett samverkande system som säkerställer en hög säkerhetsnivå.

2 kap. 1 § första stycket säkerhetsskyddslagen Den som till någon del bedriver säkerhetskänslig verksamhet (verksamhetsutövare) ska utreda behovet av säkerhetsskydd (säkerhetsskyddsanalys). Säkerhetsskyddsanalysen ska dokumenteras.

2 kap. 7 § första stycket säkerhetsskyddslagen Vid verksamhet som omfattas av denna lag ska det finnas en säkerhetsskyddschef, om det inte är uppenbart obehövt.

3 kap. 1 § första meningen säkerhetsskyddslagen Den som genom en anställning eller på något annat sätt ska delta i säkerhetskänslig verksamhet ska säkerhetsprövas.

4 kap. 1 § säkerhetsskyddslagen En verksamhetsutövare som avser att genomföra en upphandling, ingå ett avtal eller inleda en samverkan eller ett samarbete med en annan aktör ska ingå ett säkerhetsskyddsavtal med aktören, om aktören genom förfarandet kan få tillgång till

1. säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter i säkerhetsskyddsklassen konfidentiell eller högre, eller
2. annan säkerhetskänslig verksamhet av motsvarande betydelse för Sveriges säkerhet.

Verksamhetsutövare som inte omfattas av säkerhetsskyddslagen men ändå bedöms driva en samhällsviktig tjänst ska följa lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster ("NIS-lagen").⁵⁰ Med begreppet samhällsviktig tjänst avses sådan verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer kritisk samhälls- eller ekonomisk verksamhet.

Lagens syfte att säkerställa en hög nivå av nätverks- och informationssäkerhet inom sju verksamhetsområden, bland annat transportsektorn, och säkerställa kontinuiteten i tjänsterna.⁵¹ Regelverken reglerar hur leverantörer av samhällsviktiga tjänster hantera sin informationssäkerhet och incidentrapportering.⁵²

5.4. Dataskydd

EU:s Dataskyddsförordning⁵³ ("GDPR") reglerar hur personuppgifter får behandlas och datasubjektets rättigheter. GDPR är tillämplig för alla verksamhetsutövare som behandlar personuppgifter inom ramen för sin verksamhet inom EU, oavsett var själva behandlingen utförs eller var den registrerade befinner sig. Det gäller oavsett om det är en offentlig myndighet, ett privat företag, en förening eller någon annan typ av verksamhet. Kompletterande bestämmelser till GDPR kan hittas i lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning samt förordning (2018:219) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

⁴⁹ Se Trafikverket: Elvägar, elanläggningen version : Övervakning och styrning, UHte-20-019, s. 34-36.

⁵⁰ Enligt 8 § NIS-lagen gäller lagen inte för verksamhet som omfattas av säkerhetsskyddslagen.

⁵¹ 1 kap. 1 § NIS-lagen.

⁵² Se 11-14 och 18 §§ NIS-lagen.

⁵³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG.

Begreppet ”personuppgifter” definieras i art. 4 i GDPR.

Art. 4 GDPR I denna förordning avses med personuppgifter:

1. varje upplysning som avser en identifierad eller identifierbar fysisk person (nedan kallad en registrerad), varvid en identifierbar fysisk person är en person som direkt eller indirekt kan identifieras särskilt med hänvisning till en identifierare som ett namn, ett identifikationsnummer, en lokaliseringssuppgift eller onlineidentifikatorer eller en eller flera faktorer som är specifika för den fysiska personens fysiska, fysiologiska, genetiska, psykiska, ekonomiska, kulturella eller sociala identitet,”

Baserat på den ovan nämnda definitionen, är all slags information som direkt eller indirekt kan knytas till en fysisk person personuppgifter och ska således behandlas i enlighet med GDPRs principer (t.ex. ska det finnas en laglig grund, informationen/uppgifterna ska enbart behandlas för specifika och berättigade ändamål, informationen ska endast lagras så länge som det behövs för ändamålet, osv.). Även en bils registreringsnummer anses vara en personuppgift då registreringsnumret kan knytas till en fysisk person.⁵⁴

Av Elvägsutredningen framgår det att den personliga integriteten ska värnas vid utformningen av ett system för kontroll av rätt att ansluta till en elvägsanläggning samt uttag av brukaravgifter. Däremot har det inte ansetts att det behövs någon särskild registerförfattning då Trafikverkets och Transportstyrelsens behandling av personuppgifter bedöms vara nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse (för att uppnå uppställda klimatmål inom transportsektorn), i enlighet med art. 6.1 e) i GDPR. Enligt utredningen får behandling ske av personuppgifter som är nödvändiga för att kontrollera ett elvägsfordons behörighet att ansluta till en elvägsanläggning samt personuppgifter som behövs för beräkning och betalning av brukaravgifter. Vidare framgår det av utredningen att personuppgifter bör gallras så snart de inte behövs.⁵⁵

Enligt Elvägsutredningen kan eventuellt också andra personuppgifter behöva behandlas för att säkerställa ett elvägssystemets funktionalitet. För det fall att integritetskänsliga uppgifter behandlas (t.ex. uppgifter om tid och plats för anslutning), ska det finnas tekniska lösningar som möjliggör att information i elvägsdatabasen kan krypteras och också lagras med andra skyddsåtgärder.⁵⁶

Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) har i ett yttrande över utredningen framfört att det finns skäl att i det fortsatta beredningsarbetet utreda behovet av kompletterande nationell rätt i förhållande till personuppgiftsbehandling för att säkerställa efterlevnad av GDPR.⁵⁷

Även om Elvägsutredningens uttalanden syftar till myndigheters behandling av personuppgifter, torde liknande resonemang kunna dras i förhållande till privata aktörer.

Sammanfattningsvis kan konstateras att dataskyddsreglerna måste beaktas i samtliga fall som rör behandling av personuppgifter. En bedömning avseende proportionaliteten av sådan personuppgiftsbehandling bör göras för att säkerställa att tilltänkt personuppgiftsbehandling står i rimlig proportion till nyttan som ska uppnås med elvägen.

5.5. Offentlighet och sekretess

I offentlighets- och sekretesslag (2009:400) regleras myndigheters och vissa andra organs handläggning vid registrering, utlämnande och övrig hantering av allmänna handlingar. Vidare omfattar lagen tystnadsplikt i det allmännas verksamhet och förbud att lämna ut allmänna handlingar.

I Elvägsutredningen resoneras kring likheter mellan å ena sidan uttag av trängselskatt och infrastrukturavgifter och å andra sidan uttag av ersättning för att färdas på elväg. I syfte att värna

⁵⁴ Integritetsskyddsmyndigheten: *Vad är personuppgifter?*, senast uppdaterad 2021-04-28, hämtad 2022-06-07.

⁵⁵ SOU 2021:73 s. 206 ff.

⁵⁶ SOU 2021:73 s. 209-10.

⁵⁷ SOU 2021:73 s. 209-10.

enskilda (med vilket avses fysisk och juridisk person) integritet inom ramen för tillträde till ett elvägssystem och uttag av en brukaravgift, föreslår utredningen att ”*sekretess ska gälla i verksamhet som avser bestämmande av brukaravgift eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. I ett beslut om brukaravgift ska sekretessen gälla för uppgift om tid och plats för ett elvägsfordons anslutning till en elvägsanläggning.*” Vidare görs bedömningen att sådan sekretess ska gälla för uppgift om den förekommer i mål vid domstol, för det fall det kan antas att den enskilde lider skada eller men av att uppgiften röjs.

De uppgifter som avses skyddas är uppgifter om en enskild personliga förhållanden som gör det möjligt att kartlägga dennes förflyttningar bör omfattas av sekretess. Den föreslagna sekretessregleringen vilar på liknande överväganden som avseende sekretess vid uttag av trängselskatt och infrastrukturavgift.

5.6. Social hållbarhet

Hållbar företagsstyrning innebär att företag beaktar miljömässiga konsekvenser (inbegripet klimat och biologisk mångfald) samt sociala, mänskliga och ekonomiska konsekvenser i sina affärsbeslut, och fokuserar på att skapa långsiktiga och hållbara värden snarare än kortsiktigt finansiellt värde.⁵⁸

Svenska regler inom social hållbarhet

Det saknas en övergripande reglering för hållbar företagsstyrning i svensk rätt. Det finns dock en skyldighet för vissa större företag att upprätta en hållbarhetsrapport i samband med upprättande av årsredovisningen enligt årsredovisningslagen (1995:1554).

Det finns även relevant svensk lagstiftning som reglerar arbetstagares rättigheter på mer detaljerad nivå, bland annat genom följande regelverk:

- Arbetsmiljölagen (1977:1160), som reglerar att det finns en bra och säker arbetsmiljö på arbetsplatsen;
- Arbetstidslagen (1982:673), som reglerar bl.a. hur mycket man får arbeta per dygn och per vecka samt hur mycket övertid man får arbeta per år;
- Diskrimineringslagen (2008:567), som reglerar bl.a. diskriminering på arbetsmarknaden;
- Lag (1982:80) om anställningsskydd, som reglerar bl.a. anställningsformer och uppsägning.

Till följd av avsaknaden av svensk reglering har vi fokuserat på internationella regelverk på området.

EU-regler inom social hållbarhet

På EU-nivå har hållbar företagsstyrning huvudsakligen främjats indirekt genom införandet av rapporteringskrav i direktivet om icke-finansiell rapportering för stora företag av allmänt intresse med fler än 500 anställda med avseende på miljömässiga, sociala och människorättsrelaterade risker, konsekvenser, åtgärder (inklusive tillbörlig aktsamhet) och strategier.⁵⁹ EU-kommissionen har lagt fram ett förslag till ett direktiv om ändring av direktivet om icke-finansiell rapportering. Förslaget skulle bl.a. medföra att direktivets tillämpningsområde skulle utökas till alla stora företag och öka standardiseringen av rapporterad information genom att ge kommissionen befogenhet att anta standarder för hållbarhetsrapportering.⁶⁰

⁵⁸ Europakommissionen, Samrådet: Hållbar bolagsstyrning

⁵⁹ Direktiv 2014/95/EU av den 22 oktober 2014 om ändring av direktiv 2013/34/EU vad gäller vissa stora företags och koncerners tillhandahållande av icke-finansiell information och upplysningar om mångfaldspolicy

⁶⁰ COM/2021/189 final

Det finns även vissa sektorspecifika EU regler om hållbarhetsrelaterade upplysningar som ska lämnas inom den finansiella tjänstesektorn.⁶¹ Dessutom fastställer Taxonomiförordningen⁶² kriterier för miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter för att tillhandahålla en kategorisering av miljömässigt hållbara investeringar.

EU-kommissionen har lagt fram ytterligare ett förslag om att införa ett direktiv om tillbörlig aktsamhet för företag i fråga om hållbarhet.⁶³ Direktivet avser att begränsa de negativa konsekvenserna för mänskliga rättigheter, miljön och arbetstagarnas rättigheter som kan ske inom EU-företagens globala leverantörskedjor genom bl.a. åläggande av skyldighet för företagen att iaktta tillbörlig aktsamhet och genomföra ”due diligence”.

Internationella regler inom social hållbarhet

De befintliga frivilliga internationella standarderna för ansvarsfullt företagande följer av följande internationella överenskommelser:

- Förenta nationernas vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter: genomförande av Förenta nationernas ram för att ”skydda, respektera och åtgärda” (2011);
- OECD:s riktlinjer för multinationella företag (2011 års uppdatering), med ett antal rekommendationer om ansvarsfullt företagande, såväl som
 - OECD:s vägledning om tillbörlig aktsamhet för ansvarsfullt företagande (2018) och;
 - OECD:s sektorspecifika vägledning.

FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s vägledning om ansvarsfullt företagande och sektorspecifika vägledning är internationellt erkända ramar med praktiska åtgärder för tillbörlig aktsamhet i fråga om mänskliga rättigheter som syftar till att hjälpa företag att identifiera, förebygga och mildra faktiska och potentiella effekter i sin verksamhet, värdekedjor och andra affärsförbindelser samt redogöra för hur de hanterar sådana effekter.

Styrande för arbetstagarens rättigheter och mänskliga rättigheter i arbetslivet på internationell nivå är Internationella arbetsorganisationens (ILO) konventioner. Det finns åtta kärnkonventioner:

- Förenings- och organisationsrätt (konvention 87)
- Rätt att organisera sig och förhandla kollektivt (konvention 98)
- Förbud mot tvångs- och straffarbete (konvention 29)
- Avskaffande av tvångsarbete (konvention 105)
- Lika lön för lika arbete oavsett kön (konvention 100)
- Diskriminering vid anställning och yrkesutövning (konvention 111)
- Minimiålder för arbete (konvention 138)
- Mot de värsta formerna av barnarbete (konvention 182)

Kärnkonventionerna utgör en minimistandard för arbetsvillkor som medlemsländerna ska uppfylla. Sverige har ratificerat samtliga kärnkonventioner. Dessa konventioner är dock främst riktad mot stater och inte mot enskilda bolag. Däremot finns det en möjlighet för arbetsmarknadens parter (t.ex. arbetstagarorganisationer) att rapportera kritik mot ett land till ILO, om de anser att rättigheterna i ILO:s konventioner, som har ratificerats, inte följs av företag etablerade i det landet.⁶⁴

⁶¹ Förordning 2019/2088 av den 27 november 2019 om hållbarhetsrelaterade upplysningar som ska lämnas inom den finansiella tjänstesektorn

⁶² Förordning 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning 2019/2088

⁶³ COM(2022) 71 final

⁶⁴ Art. 24 och 25 i ILO:s konstitution

6. Övergripande slutsatser

För en förståelse av den legala miljön kring elvägar, med vilket avses den teknik som tillförs väg, behöver man vara väl medveten om att en enhetlig och ikraftträd lagstiftningen inte finns på plats vid upprättandet av denna rapport. Det är utvecklandet av tekniken och förverkligandet av denna, genom projekt såsom Genomförbarhetsstudien, som triggar lagstiftningsarbetet. Lagstiftningsarbetet påskyndas genom incitament såsom klimatmål.

För Genomförbarhetsstudien, liksom för anläggandet av elvägar generellt, är Nätkoncessionsutredningens och Elvägsutredningens respektive slutbetänkanden av stort värde. Även om dessa i skrivande stund inte har resulterat i tillämpbar lagstiftning ger utredningarna tydliga signaler på hur en lagstiftning som omfattar elvägar kommer att, eller kan komma att, se ut. Utredningarna visar att en lagstiftning som inkluderar elvägar avses att etableras genom justeringar och tillägg i befintlig lagstiftning, primärt i ellag (1997:857) och väglag (1971:948).

Vad gäller koncessionsplikt för ledningar associerade med elväg får generellt uppfattas ambitionen att underlätta för elvägens ledningar genom dels möjlighet till dispens från koncessionsplikt och tydliggöranden kring att i större utsträckning möjliggöra för linjekoncessioner inom områdeskoncessioner.

Föreslagna justeringar av väglagen innebär att elvägens elektriska anläggningar (som är avsedda för överföring av elektrisk energi till fordon under färd) uttryckligen ska omfattas av begreppet *väganordning*. Just frågan om elvägens elektriska anordningar och förhållandet till begreppet väganordning har varit en fråga som, ur det legala perspektivet, har diskuterats i Genomförbarhetsstudien på ett tidigt stadium. Även om Elvägsutredningens föreslagna justering av väglagen inte i nuläget har utmynnat i ikraftträd lagstiftning kommer frågan om elvägens elektriska anläggningars omfattande av begreppet väganordning att prövas inom ramen för Trafikverkets fastställande av vägplan i Trafikverkets projekt Elväg E20 Hallsberg-Örebro. En fastställd och lagakraftvunnen (dvs. en inte längre överklagbar) detaljplan ger en mycket tydlig indikation på vad som får anses gälla i detta avseende.

En annan viktig aspekt i Genomförbarhetsstudien är Elvägsutredningens tydliga konstaterande att någon justering eller förändrad innebörd av begreppet *väghållare* enligt väglagen inte föreslås. Utredningen är visserligen tydlig med att utredningen endast avser allmän väg (statlig och i vissa fall kommunal) och att privata eller andra former av uppförande av elväg inte beaktas. Genomförbarhetsstudien har i sin inledning haft ett öppet förhållningssätt till rollerna vid ett faktiskt genomförande av elväg längs E22, men det faktum att Genomförbarhetsprojektet tydligt är förlagt till E22, som är en europaväg för vilken staten genom Trafikverket är väghållare, innebär att väghållaren och därmed ansvarig för ett anläggande av elväg längs E22 är Trafikverket.

Genom befintlig lagstiftning och Trafikverkets bedömning i projektet Elväg E20 Hallsberg-Örebro har klargjorts att anläggandet av elväg med största sannolikhet inte kan betraktas som ett sådant anläggande eller ändring som förutsätter upprättande av vägplan och genomförande av vägplanprocess. Vilka åtgärder och utredningar som planprocessen kommer att innebära är bl.a. beroende av de lokala förhållandena. Utifrån granskning av sträckan Sölvesborg-Karlshamn kan konstateras att sträckningen tangerar riksintressen för rörligt friluftsliv och för totalförsvarets anläggningar samt Natura 2000-område som sannolikt behöver bemötas och planeras kring inom ramen för planprocessen. Vidare har konstaterats befintliga detaljplaner, som kan komma att behöva ändras. Vad som påtalats i denna rapport ska inte betraktas som absoluta hinder för ett anläggande av elväg längs den granskade sträckan, utan exempel på frågor som kan behöva bemötas och tas höjd för i utformningen av elväg.

Väsentligt för denna rapport är också att påtala och ge en övergripande inblick i regelverk kring säkerhet och social hållbarhet, som får en allt viktigare betydelse vid realiseringen av projekt såsom Genomförbarhetsstudien.

Bibliografi

EU-rättsakter

Rådets direktiv 92/43/EEG av den 31 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2003/54/EG av den 26 juni 2003 om gemensamma regler för den inre marknaden för el m.m.

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2009/72/EG av den 13 juli 2009 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och upphävande av direktiv 2003/54/EG

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2014/95/EU av den 22 oktober 2014 om ändring av direktiv 2013/34/EU vad gäller vissa stora företags och koncerners tillhandahållande av icke-finansiell information och upplysningar om mångfaldspolicy

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2088 av den 27 november 2019 om hållbarhetsrelaterade upplysningar som ska lämnas inom den finansiella tjänstesektorn

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning 2019/2088

EU-publikationer

Förslag till europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2013/34/EU, direktiv 2004/109/EG, direktiv 2006/43/EG och förordning (EU) nr 537/2014 vad gäller företagens hållbarhetsrapportering, COM(2021) 189 final

Förslag till europaparlamentets och rådets direktiv om tillbörlig aktsamhet för företag i fråga om hållbarhet och om ändring av direktiv (EU) 2019/1937, COM(2022) 71 final

Europakommissionen, Samrådet: Hållbar bolagsstyrning (hämtad 2022-06-07), [Hållbar bolagsstyrning \(europa.eu\)](#)

Svensk offentligt tryck

Propositioner

Prop. 1971:123 med förslag till väglag m. m.

Prop. 1993/94:162 Handel med el i konkurrens

Prop. 1996/97:136 Ny ellag

Prop. 2004/05:62 Genomförande av EG:s direktiv om gemensamma regler för de inre marknaderna för el och naturgas, m.m.

Prop. 2020/21:188 Moderna tillståndprocesser för elnät

Statens offentliga utredningar

SOU 2019:30 Moderna tillståndprocesser för elnät

SOU 2021:73 Regler för statliga elvägar

Förordningsmotiv

Fm 2007:1 Icke koncessionspliktiga elnät

Kommittédirektiv

Dir. 2018:6 Översyn av regelverket för nätkoncessioner

Svenska offentliga publikationer

Elsäkerhetsverket, *Elsäkerhet och elektrisk infrastruktur för transportsektorn*, Dnr: 17EV372, 2017

Försvarsmakten, *Riksintressen för totalförsvarets militära del - Blekinge län 2022*, FM2021-25290:1 Bilaga 4, 2022-01-26

Integritetsskyddsmyndigheten: *Vad är personuppgifter?*, senast uppdaterad 2021-04-28 (hämtad 2022-06-07), [Vad är personuppgifter? \(imy.se\)](#)

Trafikverket, *Elvägar, elanläggningen version : Övervakning och styrning*, UHte-20-019, version 3.0, 2020-10-05

Trafikverket, *Matande elnät för elvägar - En översikt tekniskt och juridiskt*, UHte 20-076, 2020-09-14

Trafikverket, *Nationell färdplan för elvägar*, 2017-11-29

Trafikverket, *ÖREBRO - Sveriges första permanenta elväg*, senast uppdaterad 2022-03-10 (hämtad 2022-05-28), <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-orebro-lan/sveriges-forsta-permanenta-elveg>

Svenska domstolar

NJA 1983 s. 745.

Övrigt

Karnov, lagkommentar till 10 § väglagen, (hämtad 2022-05-28)