

Mötesbok: Tekniska nämnden (2025-01-30)

Tekniska nämnden

Datum: 2025-01-30

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Kommentar:

Dagordning

Beslutsärenden

1/25 Fastställande av dagordning och fråga om jäv januari	3
2/25 Arbetsformer TN 2025	6
3/25 Remissvar Promemoria Intelligent transport system	8
4/25 Yttrande över remiss: Promemorian förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur	45
5/25 Utsläppsfri byggarbetsplats	131
6/25 Yttrande över motion 10/2024: Duschbås i skolornas omklädningsrum; Anders Norqvist (L)	135
7/25 Aktuellt från förvaltningen januari	141
8/25 Kurser och konferenser januari	142
9/25 Delegationsbeslut och anmälningsärenden januari	143
10/25 Ärenden under handläggning - information januari	219



Tjänsteskrivelse

2025-01-08

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00029

Fastställande av dagordning och fråga om jäv januari

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att fastställa sammanträdets dagordning.

att till protokollet notera att ingen person är jävig.

Ärendebeskrivning

Tekniska nämndens föredragningslista finns som bilaga och eventuella ändringar noteras. En jävig person får varken delta i handläggningen av ärendet eller vara närvarande vid nämndens behandling av ärendet.

Beslutsunderlag

Föredragningslista. Bilaga.



Kallelse/Föredragningslista

Tekniska nämnden

Tid: Torsdagen den 30 januari 2025 kl. 10:00

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Beslutsärenden

1	Fastställande av dagordning och fråga om jäv januari	13.00	
2	Arbetsformer TN 2025	13.05	Karin Isaksson
3	Remissvar Promemoria Intelligent transport system	13.20	Fredrik Öhrner
4	Yttrande över remiss: Promemorian förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur	13.30	Maria Sandström
5	Utsläppsfri byggarbetsplats	13.50	Fanny Nyberg/ Oskar Johansson
6	Yttrande över motion 10/2024: Duschbås i skolornas omklädningsrum; Anders Norqvist (L)	14.10	Christina Lundgren
7	Aktuellt från förvaltningen januari	14.30	Karin Isaksson
8	Kurser och konferenser januari	15.00	
9	Delegationsbeslut och anmälningsärenden januari	15.10	
10	Ärenden under handläggning - information januari	10.00	



Tjänsteskrivelse

2025-01-08

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00034

Arbetsformer TN 2025

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att fastställa arbetsformer för 2025 enligt nedan.

Ärendebeskrivning

Tekniska nämndens arbete spänner över ett flertal stora och komplexa verksamheter. För att underlätta nämndens arbete har nämnden fastställt arbetsformer som följs upp årligen.

Tekniska nämndens sammanträden är öppna för allmänheten, med undantag för punkten: *Ärenden under handläggning - information*. Huvudregeln är att ärenden presenteras för nämnden under punkten *Ärenden under handläggning – information* på sammanträdet närmast innan sammanträdet då beslut ska tas.

Uppdrag till nämndens verksamheter som beslutas av nämnden, ska tidsättas för återrapportering.

Nämndinitiativ ska anmälas under punkten *Fastställande av dagordning och fråga om jäv*.

Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut ska användas i alla ärenden där det är möjligt.

Nämndens verksamheter går igenom löpande under året: Måltidsservice (jan), Gator och parker (maj), Städ- och verksamhetsservice (juni), Fastighet (aug) och Digital omställning och IT (dec).

Deltagande i kurser och konferenser beslutas av nämnden. Deltagande i kurser och konferenser för presidiet beslutas av förvaltningschef enligt nämndens delegationsordning. Huvudregeln är att anmälan sker på egen hand med kopia till sekreteraren.

Strategidagar genomförs två gånger per år.

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00034

En studieresa/studiebesök genomförs i samband med ett av nämndsmötena om omständigheterna så tillåter.

För frågor som nämnden önskar ägna särskild uppmärksamhet anmäls att frågan ska belysas på någon av kommande nämnder under "Aktuellt från förvaltningen".

Informationsdelning sker helt digitalt via iPads. Föredragningslistan blir allmän handling när den sänds ut till ledamöter och ersättare. Föredragningslistan och handlingarna publiceras samtidigt på kommunens websida.

Tekniska nämnden distribuerar handlingar till media cirka en vecka före sammanträdet via websidan.

Presskonferens/presskontakt hålls dagen efter nämnd, för att likställa mediernas möjligheter till information.

Visuella bilder och kartor ska alltid redovisas där det är relevant.

Mötesformen är i första hand fysisk på plats i Stadshuset eller annan lokal. Om detta inte är möjligt sker sammanträdet digitalt via lämplig plattform.

Beslutsunderlag

Checklista för handläggning av ärende inför politiska beslut bedöms inte aktuell för detta ärende eftersom den är en del i beslutet.

Beredningsansvariga

Annika Kjellsson Lind



Tjänsteskrivelse

2024-12-04

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00835

Remissvar Promemoria Intelligent transportssystem

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att lämna yttrande enligt nedan.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun har fått möjlighet att yttra sig över promemorian Intelligent transportssystem. Kommunstyrelsen har överlämnat remissen till Tekniska nämnden.

Yttrande

Sammanfattning

Umeå kommun vill inledningsvis uttrycka sitt övergripande stöd till promemorians intentioner och syfte. Umeå kommun välkomnar det ökade fokuset på digitala, maskinläsbara dataformat i det reviderade direktivet. Kommunen har sedan flera år tillbaka arbetat aktivt för att digitalisera sina processer och data. Genom att utnyttja befintliga system och kompetenser bedömer vi att anpassningen till de nya kraven kan genomföras effektivt och utan större hinder.

Positiva effekter för invånare och företag

Förslaget bedöms ha positiva effekter för både invånare och företag i Umeå kommun. Ökad tillgång till data och trafiksäkerhetsrelaterade tjänster kommer att bidra till en säkrare och mer effektiv trafikmiljö. Det är dock viktigt att säkerställa att alla invånare, oavsett digital kompetens, kan dra nytta av dessa förbättringar.

Geografisk täckning av data och tjänster

Vi ser positivt på kraven om geografisk täckning av data och tjänster. Umeå kommun har redan påbörjat arbetet med att förbättra den geografiska täckningen och ser fram emot att fortsätta detta arbete i linje med de nya kraven.

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00835

Beslutsunderlag

Remissmissiv Intelligent transportssystem. Bilaga.

Promemoria Intelligent transportssystem. Bilaga.

Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut Intelligent transportssystem. Bilaga.

Beredningsansvariga

Fredrik Öhrner

Beslutet ska skickas till

Sista dag för Umeå kommun att besvara remissen är **15 mars 2025**. Det betyder att nämndens yttrande till ksdiarium@umea.se ska vara inne senast 2024-02-04. Märk ämnesraden med diarienummer: KS-2024/[01056](#)



Regeringskansliet

Remiss

2024-11-25
LI2024/02042

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Remittering av promemorian Intelligent
transportssystem – genomförande av ändringsdirektiv.

Remissinstanser

1. Alingsås kommun
2. Arvidsjäurs kommun
3. Boden kommun
4. Borgholms kommun
5. Borlänge kommun
6. Bräcke kommun
7. Båstads kommun
8. Cykelfrämjandet
9. Domstolsverket
10. Drive Sweden
11. Finspångs kommun
12. Energimyndigheten
13. Förvaltningsrätten i Karlstad
14. Försvarmakten
15. Göteborgs kommun
16. Huddinge kommun
17. Integritetsskyddsmyndigheten
18. ITS Sweden

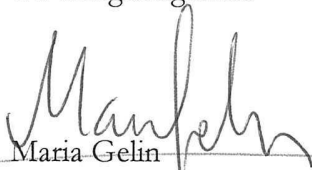
19. Jönköpings kommun
20. Jokkmokks kommun
21. Karlsborgs kommun
22. Kungliga Tekniska Högskolan
23. Lindholmen Science Park
24. Linköpings kommun
25. Malmö kommun
26. Mjölby kommun
27. Mobility Sweden
28. Myndigheten för digital förvaltning
29. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
30. Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande
31. Nordanstig kommun
32. Norrtälje kommun
33. Näringslivets Transportråd
34. Nässjö kommun
35. Polismyndigheten
36. Post- och Telestyrelsen
37. Region Västerbotten
38. Region Stockholm
39. Region Sörmland
40. Rättviks kommun
41. Västra Götalandsregionen
42. Resenärs Forum
43. Riksförbundet Enskilda Vägar
44. Riksförbundet M Sverige
45. RISE AB
46. Samtrafiken
47. Skurups kommun
48. Skånetrafiken

49. Sollentuna kommun
50. Storstockholms Lokaltrafik
51. Statens väg- och transportforskningsinstitut
52. Stenungsunds kommun
53. Stockholms kommun
54. Strömstads kommun
55. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll
56. Sundbybergs kommun
57. Sundsvalls kommun
58. Svensk försäkring
59. Svensk kollektivtrafik
60. Sveriges Kommuner och Regioner
61. Sveriges Motor Cyklister
62. Sveriges Åkeriföretag
63. Södertälje kommun
64. Totalförsvarets forskningsinstitut
65. Trafikanalys
66. Trafikförsäkringsföreningen
67. Trafikverket
68. Transportföretagen
69. Transportstyrelsen
70. Umeå kommun
71. Västtrafik AB
72. Ängelholms kommun
73. Östhammars kommun
74. Östersunds kommun
75. Övertorneås kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 15 mars 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange dnr LI 2024/02042 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskrav enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument. Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats. Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta. För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter. Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.



Maria Gelin
Departementsråd

Promemoria

Intelligent transportssystem – genomförande av ändringsdirektiv

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås ändringar i lagen (2013:315) om intelligent transportssystem vid vägtransporter och i förordningen (2016:383) om intelligent transportssystem vid vägtransporter. Ändringarna genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 av den 22 november 2023 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligent transportssystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

Genom ändringarna i direktivet utvidgas tillämpningsområdet så att fler datatyper och tjänster för intelligent transportssystem omfattas. Datatyperna ska göras tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt i digitala maskinläsbara format och ha en viss geografisk täckning senast vid bestämda datum. Även tjänsterna ska tillhandahållas med en viss geografisk täckning vid en angiven tidpunkt. De huvudsakliga nyheterna finns i två nya bilagor till direktivet (bilaga III och IV). Både bilagorna och direktivet är nu mycket omfattande med detaljerad information. Enligt förslagen i promemorian ska därför både ändringsdirektivet och det ursprungliga direktivet i fortsättningen genomföras med förordningen om intelligent transportssystem vid vägtransporter. I lagen, som omarbetas, föreslås bemyndiganden som möjliggör ett sådant genomförande.

Ändringsdirektivet föreskriver ett nationellt genomförande den 21 december 2025. Lag- och förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 15 december 2025.

Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	3
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligent transportssystem vid vägtransporter.....	3
1.2	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2016:383) om intelligent transportssystem vid vägtransporter.....	6
2	Direktivet om intelligent transport-system har ändrats	12
3	Detaljerade bestämmelser bör finnas i förordning och myndighetsföreskrifter.....	13
4	Ändringar i förordningen om intelligent transportssystem vid vägtransporter	15
4.1	Det ska finnas tillgång till data i maskinläsbara digitala format	17
4.2	Särskilt om datatyper i bilaga III	19
5	Ikraftträdande.....	22
6	Konsekvenser.....	23
6.1	Konsekvenser för myndigheter under regeringen.....	24
6.2	Konsekvenser för kommuner och regioner	25
6.3	Konsekvenser för företag	26
6.4	Konsekvenser för privatpersoner.....	27
6.5	Konsekvenser för miljön	27
6.6	Konsekvenser på övriga områden	27
7	Författningskommentar.....	28

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter²

- dels att 2 och 5–9 §§ ska upphöra att gälla,
- dels att rubrikerna närmast före 1, 4, 6 och 9 §§ ska utgå,
- dels att nuvarande 4 § ska betecknas 2 §,
- dels att 1 och 3 §§ och den nya 2 § ska ha följande lydelse,
- dels att det ska införas tre nya paragrafer, 4–6 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

Lagen innehåller allmänna bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg.

Denna lag gäller sådana intelligenta transportsystem för vägtransporter, och systemens gränssnitt mot andra transportslag, som

1. förmedlar information i syfte att underlätta transporter och resande och bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet, och

2. tillhandahålls i syfte att kunna användas i Sverige och gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

4 §

Denna lag gäller ITS för transporter på väg.

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspoli-

2 §

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt eller Säkerhetspolisen.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661.

² Senaste lydelse av 8 § 2022:819.

sen. Även annan verksamhet som avser försvaret och den nationella säkerheten får undantas från lagens tillämpningsområde.

3 §

I denna lag betyder

väg: sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon,

intelligenta transportsystem, ITS: system med informations- och kommunikationsteknik som tillämpas för transporter på väg, inbegripet infrastruktur, fordon och användare, trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag,

ITS-tillämpning: operativt instrument för användningen av ITS,

ITS-tjänst: tillhandahållandet av ITS-tillämpning inom ett bestämt organisatoriskt och operativt område i syfte att bidra till användarens säkerhet, effektivitet och komfort samt att underlätta eller stödja transporter och resande,

vägdata: data om väginfrastruktur, inbegripet fasta vägmärken eller annan reglering av trafik-säkerhetskaraktär,

vägtrafikdata: historiska data och realtidsdata om vägtrafiken,

resedata: grundläggande data, till exempel tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan för att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan,

gränssnitt: en möjlighet till sammankoppling av interaktion mellan system,

interoperabilitet: systemens och de underliggande affärsprocesser-

I denna lag avses med

intelligent transportssystem: ett system där informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering, och

gränssnitt: teknik eller tjänst som möjliggör ett intelligent transportsystems koppling och interaktion med system för andra transportslag.

nas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap, och kompatibilitet: en anordnings eller ett systems allmänna förmåga att utan ändring fungera tillsammans med en annan anordning eller ett annat system.

Fordonstermerna i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 §

Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data och tjänster som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för den nationella åtkomstpunkten.

5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, om data och tjänster som används i systemen och om den nationella åtkomstpunkten.

6 §

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde

1. för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i 2 §, och

2. som avser fordon.

Denna lag träder i kraft den 15 december 2025.

1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

dels att nuvarande 3 a och 8 §§ ska betecknas 8 och 14 §§,

dels att 1–3 och 5 §§ och nya 8 och 14 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fem nya paragrafer, 9–13 §§, och närmast före 2, 3, 8–10 och 13 §§ nya rubriker av följande lydelse,

dels att det närmast före 4 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Myndigheternas uppgifter”.

Lydelse enligt SFS 2024:928

Föreslagen lydelse

1 §²

Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Denna förordning gäller sådana intelligenta transportsystem som avses i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Förordningen är meddelad med stöd av

– 4 § lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter i fråga om 9–12 §§,

– 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 13 §, och

– 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

EU-regler som har betydelse för tillämpningen av förordningen

2 §³

I följande författningar finns bestämmelser av betydelse för tillämpningen av denna förordning:

1. Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande

EU-regler som har betydelse för tillämpningen av denna förordning finns i

1. Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661.

² Senaste lydelse 2019:233.

³ Senaste lydelse 2019:233.

av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

2. Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informations-tjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

3. Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.

4. Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimediala reseinformationstjänster.

5. Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.

av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661,

2. kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013 av den 26 november 2012 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/1084,

3. kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informations-tjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon,

4. kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare,

5. kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimediala reseinformationstjänster, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490,

6. kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster,

7. 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 (allmän dataskyddsförordning), och

8. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Ordförklaringar

3 §

I denna förordning anges de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt rättsakter som beslutas inom Europeiska unionen och som rör intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och gränssnittet mot andra transportslag.

I denna förordning avses med

ITS-tillämpning: ett operativt instrument för att använda intelligenta transportsystem,

ITS-tjänst: tillhandahållande av en ITS-tillämpning inom en väldefinierad organisatorisk och operativ ram i syfte att bidra till att öka användarnas säkerhet, effektivitet, hållbara mobilitet eller komfort, eller underlätta eller stödja transporter och resande,

specifikation: en bindande åtgärd som fastställer bestämmelser, med krav, förfaranden eller andra relevanta regler,

standard: standard i enlighet med det som anges i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG,

2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG, tillgång till data: förekomst av data i ett digitalt maskinläsbart format,

tillgänglighet till data: möjlighet att begära och erhålla data i ett digitalt maskinläsbart format, och underliggande information: information enligt direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 som bedöms vara relevant för att informera vägtrafikanter och ITS-användare, särskilt av vägmyndigheter om de ansvarar för sådan information.

Lydelse enligt SFS 2024:928

Föreslagen lydelse

5 §⁴

Trafikverket ska fullgöra de uppgifter som åligger Sverige i fråga om åtkomstpunkter enligt

1. artikel 5.2 och 5.3 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013,

2. artikel 7.2 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013,

3. artikel 3.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926, och

4. artikel 3.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670.

Trafikverket ska

1. ansvara för den nationella åtkomstpunkten och fullgöra de uppgifter som åligger Sverige i fråga om åtkomstpunkter enligt

a) artikel 5 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013,

b) artikel 7 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013,

c) artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490, och

d) artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670, och

2. fullgöra de uppgifter som åligger Sverige enligt artikel 5.2 och 5.3 i direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661 och tillhandahålla sådan trafik-säkerhetsrelaterad universell tra-

⁴ Senaste lydelse 2019:233.

fikinformation som avses i bilaga IV till samma direktiv.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Huvudvägnät

3 a §

8 §⁵

Med huvudvägnät enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 avses det nationella stamvägnätet.

Det nationella stamvägnätet är ett sådant huvudvägnät som avses i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670.

Krav på data och tjänster i intelligent transportssystem

9 §

ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla kraven i de delegerade akter, specifikationer, och standarder som antas i enlighet med direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661.

Tillgång till data och tjänster

10 §

Förutsatt att det finns underliggande information ska det finnas tillgång och tillgänglighet till data via den nationella åtkomstpunkten. Informationen ska ha den geografiska täckning och finnas tillgänglig inom de tidsfrister som anges i bilaga III till direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661.

11 §

Trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation ska ha den geografiska täckning och finnas tillgänglig inom den tidsfrist som anges i bilaga IV till direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661.

12 §

Vid tillämpningen av 10 och 11 §§ ska ord och uttryck i bilagorna III och IV till direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661, ha den betydelse som framgår av det direktivet och av artikel 3 och 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679.

Bemyndiganden

13 §

Trafikverket får meddela föreskrifter om krav på tillgång till och tillgänglighet till data och om trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation.

Lydelse enligt SFS 2024: 928

8 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning, av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013, av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013, av kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 och av kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670.

Föreslagen lydelse

14 §⁶

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställigheten av

- denna förordning,
- kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013,
- kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013,
- kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490, och
- kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670.

Denna förordning träder i kraft den 15 december 2025.

⁶ Senaste lydelse av tidigare 8 § 2019:233.

2 Direktivet om intelligenta transportsystem har ändrats

Europaparlamentet och rådet beslutade den 7 juli 2010 direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. Direktivet behandlar de övergripande regelverk som krävs för att samordnat och enhetligt införa intelligenta transportsystem på vägtransportområdet inom Europeiska unionen. Systemen, som är baserade på europeiska specifikationer och standarder, ska förmedla information i syfte att underlätta transporter och resande och bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet.

Direktivet genomförs med lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och med förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Genomförandet behandlas i propositionen Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet (prop. 2012/13:138).

Den 22 november 2023 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, härafter kallat ändringsdirektivet.

Ändringsdirektivet innebär en utvidgning av tillämpningsområdet för det ursprungliga direktivet. Användare ska få tillgång till nya datatyper och tjänster inom vissa prioriterade områden (artikel 1.2a). Det ställs också krav på att data ska tillgängliggöras i digitala maskinläsbara format via en nationell åtkomstpunkt (artikel 6a och definitionen av uttrycken tillgång till data och tillgänglighet till data). De datatyper som omfattas av kravet och de tjänster som ska införas finns redovisade i de nya bilagorna III och IV, bland annat ska vissa trafiksäkerhetsrelaterade trafikinformations-tjänster bli obligatoriska att tillhandahålla i medlemsstaterna från och med den 31 december 2026. Kommissionen har fått befogenheter att anta delegerade akter för att uppdatera bilaga III gällande bland annat datatyper.

Medlemsstaterna har fått större inflytande när specifikationer och standarder tas fram i och med att den genomförandekommitté som inrättats enligt artikel 15 har fått utökade befogenheter. Vidare har kommissionen fått rätt att vidta interimistiska åtgärder för att avhjälpa nödsituationer. Ändringsdirektivet innehåller därutöver riktlinjer för genomförande av EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för samverkande intelligenta transportsystem, så kallade C-ITS. Sådana förvaltningssystem använder en teknik för en kategori tjänster som gör det möjligt för vägfordon som är uppkopplade mot systemet att på ett säkert sätt kommunicera och interagera med varandra och med infrastruktur längs vägarna, även trafiksignaler.

3 Detaljerade bestämmelser bör finnas i förordning och myndighetsföreskrifter

Förslag: Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data och tjänster som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för åtkomstpunkten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, data och tjänster som används i systemen och om den nationella åtkomstpunkten.

Skälen för förslaget

Detaljerade bestämmelser om intelligenta transportsystem bör finnas i förordning eller myndighetsföreskrifter

Flera EU-rättsakter har betydelse för systemet med intelligenta transportsystem. Förutom det ursprungliga direktivet 2010/40/EU och ändringsdirektivet (EU) 2023/2661, finns fem delegerade akter som kommissionen har beslutat (se avsnitt 4.1). Det finns ett flertal specifikationer och standarder som är styrande på området. Systemet utvecklas fortlöpande och bestämmelserna blir alltmer detaljerade. Eftersom regleringen i direktivet är av offentligrättslig karaktär är det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att med stöd av bemyndiganden enligt 8 kap. 3 och 11 §§ regeringsformen meddela föreskrifter för genomförandet av direktiven på lägre nivå än i lag. Regelverket för intelligenta transportsystem bör därför omarbetas så att bestämmelserna som avser systemet fortsättningsvis i huvudsak kommer att framgå av förordning eller myndighetsföreskrifter. I det följande redovisas vilka bestämmelser som bör finnas kvar i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, vilka som bör flyttas till förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, och vilka som bör utgå.

Ändringar av lagens inledande bestämmelser och definitioner

Det bör inledningsvis anges att lagen ska gälla för intelligenta transportsystem för vägtransporter och för gränssnitt mot andra transportslag. Den regleringen motsvarar i sak 4 § första stycket i den nuvarande lagen. Det bör även beskrivas att de transportsystem som avses ska förmedla information och att syftet ska vara det som anges i direktivet, dvs. att underlätta transporter och resande och bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet. Likaså bör tillämpningsområdet begränsas så att lagen endast gäller intelligenta transportsystem som tillhandahålls för att kunna användas i Sverige och gränsoverskridande inom Europeiska unionen. Den föreslagna regleringen motsvarar i sak det som anges i nuvarande 2 §.

Uttrycket intelligent transportsystem bör även fortsättningsvis förklaras i lagen. Mindre språkliga justeringar bör göras. Förklaringen av uttrycket gränssnitt som finns i direktivet bör också inarbetas i vad som avses med intelligent transportsystem. Det finns inte behov av några ytterligare ord-förklaringar på lagnivå. Förklaringen av uttrycken ITS-tillämpning och ITS-tjänst, bör flyttas till förordning, eftersom de kommer att användas i

den författningen. Definitionerna av uttrycken interoperabilitet, kompatibilitet, resedata, väg, vägdata, och vägtrafikdata bör däremot utgå. Enligt förslagen kommer de inte längre att användas i lag eller förordning.

Det bör upplysas i förordningen om intelligenta transportsystem att bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i 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 (allmän dataskyddsförordning). Den bestämmelsen i lagens 8 § bör därför flyttas från lag till förordning. Övriga upplysningsbestämmelser i 8 § bör däremot utgå.

Det nya bemyndigandet får en mer generell utformning

Det nuvarande bemyndigandet som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om krav på kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för intelligenta transportsystem och om de krav som vissa specifikt angivna ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla bör ersättas. Det nya bemyndigandet bör utformas mer generellt mot bakgrund av ändringsdirektivets utformning och systemets kontinuerliga utveckling genom delegerade, akter, specifikationer och standarder. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få möjlighet att meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem och om data och tjänster som används i systemen.

Regeringens möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i 4 § i lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter bör finnas kvar, men flyttas till en annan paragraf. Även bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser fordon bör fortsatt finnas i kvar lagen men i en annan paragraf.

Krav på nationell åtkomstpunkt

Sedan systemet med intelligenta transportsystem infördes har det funnits krav på att data ska hanteras via en nationell åtkomstpunkt. Kravet reglerades inte i det ursprungliga direktivet utan framgår av delegerade förordningar som kommissionen har beslutat.

I ändringsdirektivet har det nu införts ett krav på att medlemsstaterna ska säkerställa att data är tillgänglig via nationella åtkomstpunkter. Uttrycket nationell åtkomstpunkt definieras (artikel 2). En nationell åtkomstpunkt är ett digitalt gränssnitt som inrättats av en medlemsstat och som utgör en enda åtkomstpunkt för data, enligt specifikationer som avses i artikel 6.

Även om det redan finns en nationell åtkomstpunkt som Trafikverket ansvarar för så är det lämpligt, som en genomförandeåtgärd för ändringsdirektivet, att ange i lagen att en sådan punkt ska finnas och att den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för åtkomstpunkten. Det bör också införas ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om framtida krav på den nationella åtkomstpunkten.

Lagbestämmelser som bör utgå

Regleringen i nuvarande 5 §, som pekar ut fyra områden som lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter ska gälla för i fråga om ITS-tillämpningar och ITS-tjänster bör utgå och inte föras över till förordning. De områden som pekas ut i lagen är desamma som, enligt det ursprungliga direktivet, skulle prioriteras vid utarbetande och användning av specifikationer och standarder (artikel 2). Det är kommissionen som antar specifikationer och arbetar för att standarder ska antas. Specifikationer och standarder har utarbetats och kommissionen har antagit flera delegerade akter. Det behövs därför inte någon nationell reglering där de prioriterade åtgärderna pekas ut.

Samma sak gäller bestämmelserna i lagens nuvarande 6 och 7 §§. Regleringen i 6 § anger att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav om kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för intelligenta transportsystem. Det framgår dock av direktivet att kommissionen ska anta de specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten vad gäller införande och operativ användning av intelligenta transportsystem för de prioriterade åtgärderna (artikel 6.1). Vidare ska standarder som är nödvändiga för att garantera interoperabilitet, kompatibilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av intelligenta transportsystem utarbetas på de prioriterade områdena och för de prioriterade åtgärderna. Arbetet i standardiseringsorganen ska drivas på av kommissionen (artikel 8). Kompatibilitet och interoperabilitet är således en del av de krav som finns och kommer att finnas i specifikationer och standarder. Det är därför mer relevant att det fortsättningsvis regleras att specifikationer och standarder för intelligenta transportsystem ska följas. En sådan bestämmelse bör dock finnas i förordning och inte i lag.

I 7 § anges att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla krav som behövs för att tillhandahålla viss information och vissa tjänster. Den information och de tjänster som räknas upp motsvarar de åtgärder inom de prioriterade områdena som, enligt direktivet, ska prioriteras vid framtagande och användning av specifikationer och standarder (artikel 3 i fråga om specifikationer och artikel 8 i fråga om standarder). Artiklarna som ligger till grund för lagbestämmelsen riktar sig till kommissionen. På samma sätt som i fråga om 6 § är det därför mer relevant att i fortsättningen reglera en skyldighet att följa specifikationer och standarder som tagits fram för intelligenta transportsystem. En sådan bestämmelse bör finnas i förordning.

4 Ändringar i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Förslag: Uttrycken ITS-tillämpning, ITS-tjänst, specifikation, standard, tillgång till data, tillgänglighet till data och underliggande information ska förklaras i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Skälen för förslaget

Endast ord och uttryck som används i förordningen behöver förklaras

I artikel 4 i det ursprungliga direktivet definieras ett stort antal ord och uttryck. Ändringsdirektivet innehåller nya definitioner. Det är endast de ord och uttryck som används i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, som behöver förklaras i förordningen. Det var utgångspunkten vid det ursprungliga genomförandet av direktiv 2010/40/EU och den bör gälla även nu.

Definitioner som bör finnas i förordningen

Uttrycken ITS-tjänst, ITS-tillämpning och väg har hittills definierats i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och definitionerna bör nu flyttas över till förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Följande ordförklaringar som bör också tas in i förordningen:

- Specifikation: en bindande åtgärd som fastställer bestämmelser, med krav, förfaranden eller andra relevanta regler.
- Standard: standard i enlighet med det som anges i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012.
- Tillgång till data: förekomst av data i ett digitalt maskinläsbart format.
- Tillgänglighet till data: möjlighet att begära och erhålla data i ett digitalt maskinläsbart format.
- Underliggande information: information enligt direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 som bedöms vara relevant för att informera vägtrafikanter och ITS-användare, särskilt av vägmyndigheter om de ansvarar för sådan information.

I förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter föreslås en hänvisning till direktivets bilaga III och IV (10 och 11 §§). I bilagorna används specifika ord och uttryck vars innebörd är nödvändig att känna till för att förstå de krav som ställs. Uttrycken är definierade i direktiv 2010/40/EU och i ändringsdirektivet. Flera ord och uttryck som används i bilagorna förklaras också i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013. Vad som avses med stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet förklaras i artikel 10 i den EU-förordningen. Det skulle bli alltför omfattande att förklara alla ord och uttryck som används i bilaga III och IV till direktivet i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. I stället föreslås en bestämmelse som säger att vid tillämpningen av bilaga III och IV ska ord och uttryck som används där tillämpas med den betydelse som anges i de nämnda EU-rättsakterna.

4.1 Det ska finnas tillgång till data i maskinläsbara digitala format

Förslag: ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla kraven i de delegerade akter, specifikationer och standarder som antas i enlighet med ändringsdirektivet.

Förutsatt att det finns underliggande information ska det finnas tillgång och tillgänglighet till data som avser de datatyper som anges i bilaga III till ändringsdirektivet. Dessa data ska tillhandahållas via den nationella åtkomstpunkten, med den geografiska täckning och inom de tidsfrister som anges i samma bilaga.

Trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation ska tillhandahållas, med den geografiska täckning och inom den tidsfrist som anges i bilaga IV till ändringsdirektivet.

Skälen för förslaget

Kraven i delegerade akter, specifikationer och standarder ska uppfyllas

Medlemsstaterna är skyldiga att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att specifikationer som har antagits av kommissionen tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster (artikel 5.1). Specifikationerna ska, i förekommande fall, grundas på någon av de standarder som avses i artikel 8. Det framgår av artikel 6.6. I artikel 6 har en ny punkt lagts till (6.8) där det anges att kommissionen ska anta delegerade akter enligt artikel 12 för att fastställa specifikationerna i artikel 6.

Kraven som finns i de delegerade akterna, specifikationerna och standarderna är omfattande och mycket detaljerade. Det pågår ett fortlöpande arbete med att utveckla systemet. Medlemsstatens uppgift är att säkerställa att de krav som ställs tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster. Det kan bäst säkerställas genom en övergripande bestämmelse i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter där det anges ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla kraven i de delegerade akter, specifikationer och standarder som antas i enlighet med ändringsdirektivet. Transportstyrelsen kan med stöd av ett befintligt bemyndigande i förordningen meddela verkställighetsföreskrifter till kommissionens delegerade akter.

Delegerade akter som hittills har antagits

Följande delegerade akter har hittills antagits:

- Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013 av den 26 november 2012 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/1084.
- Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informations-tjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

- Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.
- Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490.
- Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.

Data ska tillhandahållas i maskinläsbara digitala format

Genom ändringsdirektivet har en ny artikel 6a införts. Enligt första punkten i artikeln ska medlemsstaterna säkerställa tillgång till data inom den specifika geografiska täckning som anges i en förteckning i bilaga III till direktivet. Kravet på medlemsstaterna ska endast gälla när det redan finns underliggande information. Underliggande information definieras som information inom ramen för direktivet som bedöms vara relevant för att informera vägtrafikanter och användare av intelligenta informationssystem, särskilt av vägmyndigheter i de fall då de ansvarar för sådan information.

Data ska göras tillgänglig inom den tidsfrist som anges i bilagan. Om den underliggande informationen inte finns utan tas fram när den angivna tidsfristen redan har passerats så ska informationen göras tillgänglig utan dröjsmål efter det angivna datumet. Informationen ska göras tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten.

Uttrycket tillgång till data definieras i ändringsdirektivet och innebär förekomst av data i ett digitalt maskinläsbart format. Uttrycket tillgänglighet till data definieras också och innebär möjlighet att begära och erhålla data i ett digitalt maskinläsbart format. Artikel 6a har rubriken Tillgång till data och ITS-tjänster. Användare ska alltså få tillgång till datatyperna i bilaga III i digitala maskinläsbara format. Kravet är tvingande. Det är en skillnad mot i dag då det krävs publicering i digitalt maskinläsbart format, endast om det finns underliggande information i det formatet. I avsnitt 4.2 finns en beskrivning av datatyperna i bilaga III.

Trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation ska tillhandahållas

Enligt andra punkten i artikel 6a ska medlemsstaterna säkerställa att de ITS-tjänster som specificeras i bilaga IV införs för den geografiska täckningen, så snart som möjligt och senast de respektive datum som anges i den bilagan. De ITS-tjänster som avses är trafiksäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster, s.k. SRTI. De ska införas senast den 31 december 2026 på det transeuropeiska stomnätet och det övergripande nätet för vägar, dvs. hela det transeuropeiska vägnätet.

Bilaga IV hänvisar till punkten 3.3 i bilaga 1. Där framgår det att specifikationen som ska tas fram för SRTI tjänster ska fastställa minimikrav för

sådan trafikinformation som kostnadsfritt ska tillhandahållas användare baserat på bl.a. tillgång till och tillgänglighet till tillförlitliga data om säkerhetsrelaterade händelser och förhållanden.

Trafikverket har utsett hela den svenska delen av det transeuropeiska vägnätet för SRTI och även förklarat att Trafikverket avser att tillhandahålla trafiksäkerhetsrelaterad trafikinformation i enlighet med ändringsdirektivets krav för hela det transeuropeiska vägnätet samt delar av övriga vägnätet. Det bör anges i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter att Trafikverket ska ansvara för att införa sådana trafiksäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster som avses i bilaga IV till ändringsdirektivet.

Trafikverket bör utföra vissa uppgifter som framgår av direktivet

I ändringsdirektivet ställs utökade samarbetskrav på medlemsstaterna. Det handlar om samarbete med bland annat berörda aktörer, när det gäller de prioriterade områdena i den mån inga specifikationer har antagits för dessa områden (art. 5.2). Vidare ska medlemsstaterna samarbeta om operativa aspekter av genomförandet av de specifikationer som antagits (artikel 5.3). Trafikverket bör fullgöra de uppgifter som Sverige ska göra enligt artikel 5.2 och 5.3 i ändringsdirektivet. Detta bör regleras i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

4.2 Särskilt om datatyper i bilaga III

De datatyper som förtecknas i bilaga III är hämtade från specifikationer inom direktivets prioriterade områden I och III, antagna genom de delegerade akterna (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013, (EU) 2017/1926, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490 och (EU) 2022/670. De datatyper som omfattas avser trafikregler, vägnätets skick, säkra och skyddade parkeringsplatser, trafiksäkerhetsrelaterad trafikinformation samt data för multimodala reseinformationstjänster. Data för multimodala reseinformationstjänster ska finnas tillgängliga för alla trafikslag medan övriga datatyper enbart avser vägtrafik.

I bilaga III till direktivet framgår även vid vilken tidpunkt och med vilken geografisk täckning data ska finnas tillgängliga. Den geografiska täckning som anges i bilaga III omfattar det transeuropeiska stomnätet för vägar, det övergripande transeuropeiska vägnätet, urbana knutpunkter och unionens transportnät i dess helhet.

Bilaga III är indelad i underkategorier som exempelvis enkelriktade gator, bestämmelser för godsleveranser och tillfälliga trafikstyrningsåtgärder där vissa datatyper ska införas med en angiven geografisk täckning.

I det följande beskrivs de data som omfattas av bilaga III, hur aktörer berörs och i vissa delar alternativa sätt att reglera.

Data om trafikregler

Data om enkelriktade gator och bestämmelser för godsleveranser ska finnas tillgängliga för städer som ligger i centrum av urbana knutpunkter. Övriga data i kategorin ska tillhandahållas för hela det transeuropeiska stomnätet, det övergripande transeuropeiska vägnätet, motorvägar och

huvudvägar, där den totala årsmedeldygnstrafiken överstiger 8 500 fordon samt för städer som ligger i centrum av urbana knutpunkter, med möjlighet till undantag för gator där årsmedelstrafiken överstiger 7 000 fordon.

Det är inte helt tydligt i direktivet vad underliggande information är. Underliggande information för dessa data om trafikregler torde dock vara olika former av myndighetsbeslut – särskilt lokala och generella trafikföreskrifter. Möjligen kan även information på vägmärken ses som underliggande information. Att notera i det sammanhanget är dock att i den delegerade akten (EU) 2022/670, som specificerar de aktuella datatyperna, är vägmärken som visar trafikreglering en egen datatyp som i akten inte anges som central och därmed inte finns med i bilaga III till direktivet.

Frågan om lokala trafikföreskrifter som underliggande information för data har utretts i flera sammanhang tidigare, på senare tid bland annat i utredningen Vägen till självkörande fordon – introduktion, SOU 2018:16, och i RISE Rapport 2023:6 om framtidens trafikregler. De utredningarna har bland annat lyft fram det förfarande som redan är etablerat i Sverige där en stor del av kommunerna på frivillig väg kompletterar sina lokala trafikföreskrifter med maskinläsbar data och belyst möjligheten att införa författningsreglerade krav på att framställa sådana data eller på annat sätt öka kvaliteten på uppgifterna genom digitala beslut.

I relation till tidigare utredningar har det reviderade direktivet väckt nya frågor särskilt gällande om det finns trafikregler och vägar som inte omfattas av EU:s miniminivå men där svenska förutsättningar kan leda till högre krav.

Man bör även beakta de krav, på att göra data tillgängliga som ställs genom den delegerade akten (EU) 2022/670, där vägmyndigheter och väghållare som är datainnehavare är skyldiga att göra data tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten. Akten tillåter tillhandahållande genom ombud, vilket skulle kunna vara en möjlighet för exempelvis berörda kommuner och länsstyrelser, där den nationella vägdaten (NVDB) kan fungera som sådant ombud.

Data om vägnätets skick

Data om avspärningar, vägarbeten och tillfälliga trafikstyrningsåtgärder ska finnas tillgängliga för hela det transeuropeiska vägnätet. Den underliggande informationen torde vara myndighetsbeslut eller delegerade myndighetsbeslut om att spärra av eller tillfälligt styra trafik, i normalfallet beslutat eller delegerat av väghållaren. Det framstår därför som lämpligt att berörda väghållare även ansvarar för tillgång till data.

För verifiering av vägnätets skick kan väghållare ha nytta av data från andra aktörer som innehavare av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörer. Den delegerade akten (EU) 2022/670 anger i det avseendet vissa skyldigheter för sådana aktörer att på begäran av en vägmyndighet eller väghållare tillhandahålla sådana data under särskilda villkor.

I nuläget finns det data om avspärningar och vägarbeten registrerade i den nationella åtkomstpunkten för det aktuella vägnätet medan data om tillfälliga trafikstyrningsåtgärder saknas.

Data om säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon

Enligt de nya kraven i direktivet ska statiska och dynamiska data om säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon tillhandahållas för hela det transeuropeiska vägnätet. Enligt redan tillämpliga krav i den delegerade akten (EU) 885/2013 ska medlemsstaterna utse delar av det transeuropeiska vägnätet där trafik- och säkerhetsförhållandena kräver att informationstjänster om säkra och skyddade parkeringsplatser införs. Medlemsstaterna ska också definiera prioriterade zoner där dynamisk information kommer att tillhandahållas.

I Sverige är det Trafikverket som enligt förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter har till uppgift att utse vägnät enligt kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013, se 4 §. Myndigheten har utsett hela det transeuropeiska vägnätet för generellt införande av informationstjänsten och vidare angett att det inte finns någon prioriterad zon där dynamisk information kommer att tillhandahållas.

Genom ändringsdirektivets nya krav behöver dynamiska data tillhandahållas för samtliga säkra och skyddade parkeringsplatser längs det transeuropeiska vägnätet, såväl Trafikverkets som andra parkeringsoperatörers. Det torde vara svårt för någon annan aktör än berörda parkeringsoperatörer att framställa tillförlitliga dynamiska data om belägningsgrad m.m. När det gäller hur data ska göras tillgängliga skulle Trafikverket som ombud kunna övervägas på motsvarande sätt som för data om trafikregler och trafiknoder.

Data om trafiksäkerhetsrelaterade händelser eller förhållanden

Data om trafiksäkerhetsrelaterade händelser eller förhållanden ska enligt ändringsdirektivet finnas tillgängliga för det transeuropeiska vägnätet och motorvägar. Enligt redan tillämpliga krav i kommissionens delegerade förordning (EU) 886/2013 ska medlemsstaterna utse delar av det transeuropeiska vägnätet där trafik- och säkerhetsförhållandena kräver att ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster införs. Sverige har underrättat kommissionen om att hela den svenska delen av det transeuropeiska vägnätet är utsedd för sådana tjänster och att data finns tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten för alla datatyper som är aktuella här. Trafikverket har i 4 § förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter även ett bemyndigande att utse vägnät i enlighet med kraven i (EU) 886/2013. Trafikverket har i den självdeklaration som krävs enligt (EU) nr 886/2013 uppgett en avsikt att tillhandahålla vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation i enlighet med aktens krav för hela det transeuropeiska vägnätet samt delar av övriga vägnätet.

För att kunna upptäcka händelser och förhållanden och samla in data är Trafikverket beroende av att privata aktörer uppfyller de krav som ställs genom (EU) 886/2013. Bedömningen är att en sådan kravuppfyllelse huvudsakligen nås genom det samarbete med andra medlemsstater och relevanta berörda aktörer som Trafikverket redan deltar i och som direktivet nu ställer skärpta krav på.

Data för multimodala reseinformationstjänster

Inom kategorin multimodala reseinformationstjänster i bilaga III finns endast datatypen lokalisering av identifierade trafiknoder för alla tidtabellsbaserade transportslag, inklusive information om tillgänglighet för trafiknoder och förflyttningsvägar inom ett omstigningsställe (t.ex. hissar, rulltrappor). Data ska finnas tillgängliga för unionens transportnät i dess helhet, det vill säga för alla trafikslag.

Datatypen specificeras genom den delegerade akten (EU) 2017/1926 om multimodala reseinformationstjänster, som även den gäller för unionens transportnät i dess helhet. Att notera är att i den akten är engelskans ”access node” översatt till ”knutpunkt” i stället för direktivets ”trafiknod”. Knutpunkt definieras i akten som en på förhand fastställd plats där passagerare kan gå ombord på eller lämna reguljär transport eller behovsstyrd transport.

Att tillhandahålla relevant information om funktioner för en trafiknod kan anses ligga nära eller ingå i uppgiften att förvalta trafiknoden. Det behövs fortsatt utredning om huruvida sådana krav redan finns genom andra regelverk eller om nya eller kompletterande krav behöver ställas för att säkerställa tillgång till data.

Data om multimodala resor ska göras tillgängliga i enlighet med den delegerade förordningen (EU) 2017/1926 via den nationella åtkomstpunkten. Genom överenskommelser agerar Samtrafiken i Sverige AB som ombud för vissa aktörer och vissa datatyper genom Trafiklab.se. Sådant ombudsförfarande är tillåtet enligt (EU) 2017/1926 och kan vara aktuellt att införa för fler aktörer och fler ombud, exempelvis avseende flyg, särskilt för data om trafiknoder som direktivet nu ställer krav på att tillhandahålla, med beaktande av att fler datatyper inom samma kategori kan läggas till genom delegerade akter.

Med grund i uppgiften att verka för kollektivtrafikens utveckling har även Trafikverket på olika sätt bidragit till kollektivtrafikaktörers anslutning till den nationella åtkomstpunkten för de data som omfattas av (EU) 2017/1926. Det har främst gällt de trafikslag som omfattas av kollektivtrafiklagstiftningen, det vill säga inte flyg.

5 Ikraftträdande

Förslag: Ändringarna i lag och förordning ska träda i kraft den 15 december 2025.

Skälen för förslaget: Med undantag för artikel 17.1 ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa ändringsdirektivet senast den 21 december 2025. De föreslagna ändringarna i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter bör därför träda i kraft den 15 december 2025.

Artikel 17.1, som avser rapportering, är genomförd med förordning (2024:928) om ändring i förordningen (2016:383) intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

6 Konsekvenser

Bedömning: En avgörande skillnad i det reviderade direktivet är att data nu ska tillhandahållas i digitala maskinläsbara format förutsatt att det finns underliggande information. Det kan få konsekvenser för kommuner där digitaliseringsgraden är låg.

Den ökade tillgången till data och trafiksäkerhetsrelaterade tjänster bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet, effektivitet och hållbarhet i transportsystemet.

Lagförslagen gör förordningsändringar om tillgång till data och tjänster möjliga. De föreslagna förordningsändringarna bedöms få konsekvenser främst för Trafikverket, Transportstyrelsen och eventuellt vissa länsstyrelser, kommuner, regioner och företag.

Skälen för bedömningen: Förslagen syftar till att uppfylla den skyldighet som Sverige har gentemot EU att genomföra ändringsdirektivet, vilket innehåller bestämmelser som kräver författningsändringar för Sveriges del. Det finns därför inte något alternativ till författningsreglering för att genomföra ändringsdirektivet. De förslag som ges här går inte i något avseende längre än vad direktivet kräver.

Författningsförslagen är inte fullständiga för genomförandet. Bedömningen är att det kommer att behövas ytterligare regleringar i myndighetsföreskrifter. Eftersom konsekvenserna i de delarna uppstår först när de nu föreslagna lag- och förordningsändringarna är genomförda, beskrivs troliga konsekvenser av sådana förslag endast översiktligt.

De huvudsakliga konsekvenserna uppstår genom direktivets artikel 6a om tillgång till data som förtecknas i direktivets bilaga III samt om införande av den tjänst som förtecknas i direktivets bilaga IV. En avgörande skillnad i det reviderade direktivet är att de datatyper som anges i bilaga III, nu ska tillhandahållas i digitala maskinläsbara format förutsatt att det finns underliggande information samt att de trafiksäkerhetsrelaterade tjänster som förtecknas i bilaga IV införs. De data som avses innefattar trafikregler, vägnätets skick, säkra och skyddade parkeringsplatser, trafiksäkerhetsrelaterade händelser och förhållanden samt data för multimodala reseinformationstjänster. Den tjänst som avses handlar om trafiksäkerhetsrelaterad trafikinformation.

Redan nu kan konstateras att de lag- och förordningsändringar som föreslås i promemorian får konsekvenser för Trafikverket och Transportstyrelsen. Mer osäkert är i vilken utsträckning de även får konsekvenser för länsstyrelser, kommuner, regioner och företag. Förslagen kan generellt anses ha positiva effekter i transportsystemet genom ökad tillgång till data och trafiksäkerhetsrelaterade tjänster. Förslagen bidrar också till att uppgifternas ekonomiska potential och utveckling av nya innovativa tjänster utnyttjas. Bättre information om exempelvis resealternativ, förseningar, trafikregler och trafiksäkerhetsrelaterade hinder och förhållanden bidrar till ökad trafiksäkerhet, effektivitet, tillgänglighet och hållbarhet i transportsystemet.

6.1 Konsekvenser för myndigheter under regeringen

Bedömning: Trafikverket berörs i egenskap av statlig väghållare, förvaltare av den nationella åtkomstpunkten för data, samt förvaltare av en nationell vägdatabas (NVDB). Bedömningen är att Trafikverket kommer att få en viss kostnadsökning genom de utökade kraven på tillgång till data.

Transportstyrelsen berörs i egenskap av föreskrivande myndighet samt förvaltare av en webbplats för vissa lokala trafikföreskrifter. Bedömningen är att en viss kostnadsökning kan uppstå främst genom behov av myndighetsföreskrifter.

Vissa länsstyrelser kan i egenskap av beslutande myndighet för vissa lokala trafikföreskrifter beröras av kraven på tillgång till data om trafikregler.

De eventuella kostnadsökningar som kan bli aktuella, bedöms rymmas inom befintliga anslagsramar.

Skälen för bedömningen

Trafikverket

Bedömningen är att Trafikverket är den myndighet som är bäst lämpad för att säkerställa att ITS-tjänster och data för stora delar av de datatyper som omfattas av ändringsdirektivets artikel 6a och bilagorna III och IV tillhandahålls. Till övervägande del är sådana uppgifter inom områden där Trafikverket redan har en etablerad verksamhet och utför en stor del av de aktuella uppgifterna men hittills utan närmare författningsreglering. En viss anpassning av verksamheten för att uppfylla EU-kraven är dock trolig, vilket i så fall kan innebära vissa tillkommande kostnader. Förutom de direkta krav som framgår redan nu kommer anpassning att behöva göras löpande utifrån direktivets skärpta krav på samarbete om operativa aspekter av genomförandet som standarder, gemensamma kvalitetskrav, gemensamma villkor för datautbyte och liknande åtgärder.

När det gäller data om trafikregler blir konsekvenserna för Trafikverket olika beroende på de vägval som återstår att göra. Den största konsekvensen bedöms vara om Trafikverket ska ansvara för något nytt systemstöd till myndigheter som beslutar lokala trafikföreskrifter, vilket i så fall blir en ny uppgift. Om nuvarande manuella översättning av trafikföreskrifter från PDF-format till data upphör kan det leda till en minskad arbetsbörda.

Om en central myndighet ska ge stöd i att tillhandahålla data om trafiknoder är det sannolikt att Trafikverket får en sådan uppgift, som i så fall blir tillkommande. Till viss del kan en sådan uppgift anses rymmas i eller åtminstone vara en naturlig följd av en befintlig uppgift att verka för kollektivtrafikens utveckling.

Trafikverkets befintliga uppgift att förvalta den nationella åtkomstpunkten påverkas i viss utsträckning av att direktivets nya krav kommer att leda till att det blir mer data från fler aktörer som ska göras tillgänglig via åtkomstpunkten.

Trafikverket har i dag även en uppgift att ta fram det underlag som krävs för rapportering till EU-kommissionen. Uppgiften kan bli något mer krävande beroende på vad som ska ingå i rapporteringen, vilket kommer att framgå av en genomförandeakt från kommissionen.

Transportstyrelsen

Även Transportstyrelsen påverkas av om det i kommande genomförandeakt blir utökade krav på innehållet i medlemsstaternas rapportering till EU kommissionen. Transportstyrelsen får dock samtidigt en lättnad genom att kravet på särskild rapportering av genomförandet av delegerade akter slopats.

När det gäller data om trafikregler kan Transportstyrelsen liksom Trafikverket komma i fråga för ytterligare systemstöd till myndigheter som beslutar lokala trafikföreskrifter. Transportstyrelsen tillhandahåller redan visst sådant systemstöd till kommuner som på frivillig väg kompletterar lokala trafikföreskrifter med data i samband med kungörande på den webbplats som Transportstyrelsen ansvarar för enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter.

Länsstyrelser

De länsstyrelser som beslutar om lokala trafikföreskrifter, som är underliggande information för data som omfattas av direktivets nya krav, kan påverkas av kommande krav på att framställa sådana data. Om det blir aktuellt är bedömningen att, med nödvändigt stöd från Trafikverket och Transportstyrelsen, bör konsekvenserna för berörda länsstyrelser över tid bli en effektivisering men möjligen med en viss ökad insats initialt.

6.2 Konsekvenser för kommuner och regioner

Bedömning: Kommuner berörs i egenskap av väghållare och att de därigenom har information, exempelvis lokala trafikföreskrifter, som nu enligt direktivets krav ska tillhandahållas i digitalt maskinläsbart format, vid viss tidpunkt och med viss geografisk täckning. I vilken utsträckning kommunala vägnät omfattas skiljer sig åt beroende på vilken typ av data det rör sig om.

Regionerna kan beröras av kraven på data för tidtabellsbaserade transportslag.

Skälen för bedömningen: Direktivets prioriterade vägnät är det trans-europeiska vägnätet, motorvägar och huvudvägar samt vägnät i städer i centrum av de urbana knutpunkter som antas genom TEN-T-förordningen, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013. För vissa datatyper begränsas vägnätet ytterligare utifrån trafikvolym. Där kommunala vägar ingår i detta prioriterade vägnät kan det bli aktuellt med krav på berörda kommuner för att medlemsstaten ska kunna säkerställa tillgång till data enligt direktivets krav.

Kravet på att tillhandahålla data i maskinläsbara format kan medföra konsekvenser i framför allt vissa kommuner där digitaliseringsgraden är låg. Konsekvenserna är dock beroende på de specifika krav som kommer att ställas på maskinläsbara data genom bland annat de specifikationer som tas fram inom ramen för direktivet och den teknik som används.

Vad gäller data för multimodala reseinformationstjänster omfattas hela transportnätet. Direktivet gäller på väg gentemot andra trafikslag. Initialt är det data om trafiknoder som ska tillhandahållas men ytterligare datatyper kan läggas till senare genom delegerade akter. Här behövs fortsatt utredning av vilka aktörer som kan komma i fråga för krav på att tillhandahålla sådana data. Den delegerade akten om multimodala reseinformationstjänster (EU) 2017/1926 anger att befintliga datainnehavare kan vara exempelvis transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare och leverantörer av behovsstyrda transporttjänster. I de aktörsgrupperna torde såväl kommuner som regioner ingå. Här kan nämnas att det i kommissionens delegerade akt (EU) 2017/1926 redan nu ställs krav på att befintliga data ska göras tillgänglig på ett särskilt angivet sätt.

6.3 Konsekvenser för företag

Bedömning: Förslagen bedöms i huvudsak underlätta för företag genom att förutsättningarna för ökad effektivitet och information i transportsystemet blir bättre. Framtagande av nya tjänster och innovationer främjas när data görs tillgängliga.

Samtrafiken i Sverige AB, Swedavia AB och regionala flygplatsbolag kan beröras av att ytterligare data om trafiknoder för tidtabellsbaserade transportslag ska tillhandahållas.

Skälen för bedömningen: Förslagen bedöms framför allt underlätta för företag genom att privata tjänsteleverantörer får ökad tillgång till data och en ökad förutsebarhet gällande vilka data som ska finnas tillgängliga för hela EU. Även direktivets skärpta krav gällande samarbeten för exempelvis ökad datakvalitet och harmoniserat genomförande av delegerade akter bedöms gynna tjänsteleverantörer.

Samtrafiken i Sverige AB (Samtrafiken) är en central nationell aktör inom området kollektivtrafikdata och har bland annat skapat en nationell databas för kollektivtrafikens hållplatser och stationsområden. Sådana data är en delmängd av de data om trafiknoder som ska tillhandahållas enligt direktivet. Det är därför troligt att de EU-rättsliga kraven på tillgång till data om trafiknoder kommer att beröra Samtrafiken.

Flyg täcks inte av den aktuella verksamheten i Samtrafiken vilket kan vara ett skäl till ett annat förfarande för data om flygplatser. Sådant förfarande kan beröra förvaltare av flygplatser, såväl statliga som regionala, eller andra aktörer som innehar data om trafiknoder för flyg. Sådana aktörer omfattas redan i dag av krav på att göra data om trafiknoder tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926. Det nya kravet i ändringsdirektivet handlar om att framställa data i digitalt maskinläsbart format, vid en viss tidpunkt och med en viss geografisk täckning där det finns underliggande information men data saknas.

6.4 Konsekvenser för privatpersoner

Bedömning: Förslagen syftar till ökad trafiksäkerhet och transporteffektivitet. För privatpersoner har förslagen därmed främst positiva konsekvenser.

Skälen för bedömningen: Förslagen syftar huvudsakligen till att öka trafiksäkerhet och transporteffektivitet, vilket gynnar både samhället och enskilda. Det bidrar också till ökad tillgänglighet till trafiksystemet.

Det ändrade direktivet har skärpta bestämmelser om dataskydd och personlig integritet med bland annat krav på att personuppgifter enbart ska behandlas när det är nödvändigt och om möjligt genom pseudonymisering. Dessutom ska framtida specifikationer föreskriva om lämpliga skyddsåtgärder för personuppgifter och dataskyddet ska analyseras i särskild ordning i den konsekvensanalys som kommissionen ska göra innan specifikationer antas. Befintliga EU-rättsliga och nationella bestämmelser om behandling av personuppgifter och om dataskydd bedöms uppfylla direktivets krav. En hänvisning till de bestämmelser som avses ska enligt förslagen finnas i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

6.5 Konsekvenser för miljön

Bedömning: Förslagen bedöms ha positiva konsekvenser för miljön genom ökad transporteffektivitet.

Skälen för bedömningen: Ökad transporteffektivitet är ett av syftena med ändringarna i direktivet. I den konsekvensanalys som följde med kommissionens förslag anfördes förväntad minskad bränsleförbrukning med 0,62 procent och minskade koldioxidutsläpp med 1,10 procent till 2040. I det antagna direktivet torde effekterna på miljön vara något lägre främst på grund av ett långsammare införande och ett mindre vägnät som omfattas jämfört med kommissionens förslag.

6.6 Konsekvenser på övriga områden

Bedömning: Författningsförslagen bedöms inte direkt påverka jämställdheten mellan kvinnor och män, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen. Förslagen bedöms över lag ha positiva konsekvenser för sysselsättningen och den offentliga servicen i de delar av landet där vägnätet omfattas.

Skälen för bedömningen: I den antagna rättsakten är det ett begränsat vägnät som omfattas. Det medför att genomslaget för direktivet också blir begränsat. Vidare främjar direktivet användandet av kollektivtrafik genom bättre tillgång till trafikinformation av olika slag. Eftersom kvinnor i något högre grad än män använder kollektivtrafiksystemet, främjar denna rättsakt relativt sett fler kvinnor än män.

7 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

1 § Denna lag gäller sådana intelligenta transportsystem för vägtransporter, och systemens gränssnitt mot andra transportslag, som

1. förmedlar information i syfte att underlätta transporter och resande och bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet, och
2. tillhandahålls i syfte att kunna användas i Sverige och gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

Paragrafen har en ny lydelse där lagens tillämpningsområde och syfte anges. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Regleringen motsvarar i sak den nuvarande reglering som finns i 2 § och i 4 § första stycket (prop. 2012:138 s. 38).

2 § Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt eller Säkerhetspolisen

I paragrafen, som har en ny lydelse, anges att lagen inte gäller viss verksamhet inom försvaret. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Regleringen motsvarar i sak nuvarande 4 § andra stycket (prop. 2012:138 s. 38). I 6 § 1 finns ett bemyndigande som möjliggör för regeringen att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i den här paragrafen.

3 § I denna lag avses med

intelligent transportssystem: ett system i vilket informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering, och

gränssnitt: teknik eller tjänst som möjliggör ett intelligent transportsystems koppling och interaktion med system för andra transportslag.

I paragrafen finns förklaringar av uttrycken intelligent transportsystem och gränssnitt. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Definitionerna av intelligent transportsystem och gränssnitt är flyttade från nuvarande 3 § första stycket (prop. 2012:138 s. 38). De har ändrats språkligt och överensstämmer i sak med ordförklaringarna i direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661.

4 § Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data och tjänster som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för den nationella åtkomstpunkten.

Paragrafen, som är ny, innehåller krav på att det ska finnas en nationell åtkomstpunkt. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Regleringen som saknar motsvarighet i den nuvarande lagen genomför direktiv 2010/40/EU. I 5 § finns ett bemyndigande som ger regeringen

eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om den nationella åtkomstpunkten.

5 § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, om data och tjänster som används i systemen, och om den nationella åtkomstpunkten.*

Paragrafen är ny och innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i de avseenden som anges. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Bemyndigandet har en annan utformning och är mer generellt än det nuvarande bemyndigandet i 9 § andra stycket. De EU-rättsliga kraven på intelligenta transportsystem och data och tjänster som används i systemen framgår av bilagor till direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/266, delegerade akter som kommissionen har antagit och av specifikationer och standarder som utarbetats. Föreskrifter som meddelas med stöd av första punkten kan avse hänvisningar till dessa bilagor eller akter, eller innehålla en nationell reglering av de krav som finns i akterna. När det gäller den nationella åtkomstpunkten kan föreskrifterna avse exempelvis tekniska krav som framgår av kommissionens delegerade akter eller specifikationer och standarder.

6 § *Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde*

- 1. för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i 2 §, och*
- 2. som avser fordon.*

I paragrafen, som är ny, finns bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter i de avseenden som anges i första och andra punkten. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Bemyndigandet i *första* och *andra* punkten överensstämmer i sak med bemyndigandet i nuvarande 9 § första stycket (prop. 2012:138 s. 40).

Ikraftträdande

Ikraftträdandebestämmelsen behandlas i avsnitt 5.



Tekniska nämnden

Checklista ärende Remissvar Promemoria Intelligent transportssystem

När handläggare bereder ärenden inför politiska beslut ska många olika perspektiv beaktas.

”Fyll i checklistan och kommentera enligt instruktionerna nedan. Checklistan bifogas som bilaga till tjänsteskrivelsen för att ge politikerna en snabb överblick av beslutets inverkan utifrån olika perspektiv.”

Kryssa för vilken inverkan beslutet får utifrån olika perspektiv.

Perspektiv – tänk på kommunmedborgare	Ingen inverkan/kan ej bedömas	Positiv inverkan	Negativ inverkan
Barnkonventionen		Bidrar till säkrare trafikmiljö	
Jämställdhet (flickor och pojkar)		Bidrar till säkrare trafikmiljö	
Jämställdhet (kvinnor och män)		Bidrar till säkrare trafikmiljö	
Folkhälsa		Bidrar till säkrare trafikmiljö	
Tillgänglighet		Bidrar till säkrare trafikmiljö	
Trygghet		Bidrar till säkrare trafikmiljö	
Miljö		Bidrar till effektivare trafikmiljö	
Ekonomi	Om nya system behöver införas, kan detta innebära en tillfällig kostnadsökning		
Tillväxt	X		
Annat perspektiv:			

Komplettera beslutsunderlaget

Ingen inverkan/kan ej bedömas	Beslutsunderlaget behöver inte kompletteras.
Positiv inverkan	Beskriv kort hur beslutet inverkar positivt.
Negativ inverkan	Beskriv kort hur beslutet inverkar negativt och om det finns förslag på åtgärder eller alternativa beslut.



Tjänsteskrivelse

2024-12-04

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00778

Yttrande över remiss: Promemorian Förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar:

- att lämna yttrande enligt nedan

Ärendebeskrivning

Regeringen har uppdragit Naturvårdsverket att se över hur förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon, s.k. *Ladda bilen – bidrag*, bör förändras för att möjliggöra ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur. Anledningen till detta är att de ändringar i statsstödsreglerna, som genomförts, skapar möjlighet att fler aktörer kan få stöd.

Naturvårdsverket har tagit fram förslag på förordningsändringar som avser stöd både för icke-publik och publik laddinfrastruktur vilka föreslås träda i kraft den 1 juli 2025, se bilaga 1. Förslaget innebär en förbättring både för fastighetsägare med många fastigheter som söker stöd för laddning för sina boende samt för den som söker stöd för laddning av verksamhetsfordon i mindre transportintensiva verksamheter. Även laddinfrastruktur som är tillgänglig för en avgränsad grupp av allmänheten kommer att omfattas av ändringarna, såsom laddning för kunder och besökande vid gästparkeringar vid hotell, campingar eller andra utflyktsmål.

Förslag på ändringar rör i huvudsak förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. Naturvårdsverket lämnar även förslag på vissa följdändringar i förordning (2015:517) om lokala klimatinvesteringar så att författningarnas definitioner, hänvisningar och krav för ansökningar harmonierar.

Tekniska nämnden har tagit del av förslaget och finner generellt att de föreslagna ändringarna i nämnda förordningar kommer att bidra till den pågående elektrifieringen av nämndens verksamheter genom stöd för fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur.

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00778

Sammanfattningsvis bedöms förslaget positivt då det ger möjlighet att ansöka om stöd till laddpunkter på gästparkeringar och till verksamhetens tjänstefordon både för lätta och tunga elfordon, vilket tidigare inte varit möjligt via förordningen 2019:525. Sådana ansökningar kan idag prövas enligt förordning 2015:517, men kommunala verksamheter kan ha svårt att få stödet beviljat. Det finns många sökanden inom transportbranschen som har stor klimatpåverkan. Detta gör att det är svårt för en kommun som sökande att uppfylla det höga kravet på klimatnytta i förhållande till investeringen och livslängden.

Yttrande

Tekniska nämnden ställer sig positiv till förslaget dock önskas förtydligande eller ändringar av följande:

1. Definition av *elfordon* bör förtydligas.

Förslaget innebär att ändringar i förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon möjliggör att ansöka om statligt stöd för laddpunkter avsedda för både tunga och lätta elfordon för privatägda fordon och verksamhetsfordon, se p. 4.2.2. tabell 8: fordonstyper på sid. 41.

Emellertid föreslås ingen ändring eller tydliggörande av definition av *elfordon* i § 2 förordningen. Nuvarande lydelse i gällande förordning definieras elfordon som elbilar och laddhybridbilar som är laddningsbara från elnätet.

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner saknar definition av elfordon eller elbil. Enligt § 2 denna lag delas bilar in i personbilar, lastbilar och bussar.

Av den anledningen föreslås att denna definition ska förtydligas så att det tydligt framgår vilka elfordon som omfattas inklusive begrepp som till exempel *lätta* och *tunga* elfordon.

Om detta förtydligande inte införs finns en risk att sökanden kommer att uppfatta att det enbart är lätta elbilar så som personbilar, lastbilar och bussar med en total vikt av högst 3,5 ton, som omfattas av förordningen och därmed avstå från att ansöka om stöd.

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00778

2. Prövning av ansökan om stöd enligt statsstödsregelverk bör vara tydligt.

Naturvårdsverkets förslag till ändringar saknar undantagsbestämmelser när statsstödsregelverk ska tillämpas om sökande är t.ex. en kommun.

I Naturvårdsverkets utredning framgår det att ifall sökande är en kommun eller en bostadsrättsförening tillämpas inte statstödsregelverket, se sid. 42 tabell 9 och 10. Men om en kommun eller en bostadsrättsförening ansöker stöd för laddpunkter som ska användas till största del av besökande, t.ex. besöksparkeringar vid stadshus eller vid kommunägda idrottsarenor, ska det prövas enligt statsstödsreglerna, se sid. 43 tabell 11.

Av denna anledning bör ansökningsprocessen inkludera tydliga undantag när minimis-förordningen ska vara tillämplig i stället för GBER på en kommun som sökande. Ansökningsblanketten bör utformas så att sökanden genom att fylla i uppgifter om åtgärder får veta vilka underlag som behöver lämnas in beroende på vilka andra stödregler som åtgärden omfattas av.

3. Definitionen *Laddningspunkt för publik användning* bör förtydligas.

Enligt Naturvårdsverkets förslag till ändring av § 2 i förordning 2019:525 införs en ny definition *Laddningspunkt för publik användning*. Denna definition innehåller formuleringen *...tillgänglig för allmänheten utan att tillträdet är begränsat till en viss allmän användargrupp*.

Under rubriken 1.3 Definitioner och begrepp på sid. 21 lyfts några viktiga begrepp från Energimyndighetens rapport "Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas" (2023). Begrepp som beskrivs är *laddning för allmänhet*, *anställda*, *boende*, *vid gästparkering* samt *icke-publik*, *publik* och *semipublik laddning*. Förklaringen av dessa begrepp underlättar tolkning av ovannämnd formulering.

Naturvårdsverket förslag till förordningsändringar innebär ett antal förändringar som bl.a. möjliggör stöd för icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur. Dessa begrepp *icke-publik* och *semi-publik*

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00778

laddinfrastruktur finns inte i förslaget till ändringar av förordning utan det begrepp som finns i förslaget är *publik användning*.

Avsaknaden av dessa begrepp och definitioner direkt i förordningen och enbart de hänvisningar som finns i 2 st. 2 § i förordningen till EU-förordningar, gör det komplicerat att förstå om sökanden är bidragsberättigad eller inte.

Med hänsyn till ovanstående resonemang är det önskvärt att de begrepp och definitioner som finns med på sid. 21 och sid. 40 i Naturvårdsverkets underlag speglas i förslaget till ändring av förordning 2019:525. Det gäller främst begrepp *icke-publik* och *semi-publik laddinfrastruktur*.

Om dessa begrepp och tillhörande förklaringar inte införs i förordningen innebär det en risk att sökanden får svårigheter att tolka begreppet *Laddningspunkt för publik användning* och formuleringen *...tillgänglig för allmänheten utan att tillträdet är begränsat till en viss allmän användargrupp*.

Vilka faktorer avgör om tillträde inte är begränsat till en viss allmän användargrupp är inte helt enkelt. Beror det på betalningssätt (app, kort m.m.), skyltning t.ex. med angivelse om hur länge man får parkera bilen eller annat?

Beslutsunderlag

Bilaga 1. Förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-public laddinfrastruktur.

Bilaga 2. Remiss av Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag om förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur

Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut bedöms vara ej aktuell för handläggning av detta ärende.

Beredningsansvariga

Johan Byström, chef administration och strategiskt stöd

Maria Sandström, miljöstrateg

Anna Bugaeva, handläggare

Beslutet ska skickas till

ksdiarium@umea.se

OBS! märk ämnesraden med diarienummer: KS-2024/00973.

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00778

Johan Byström
Chef administration och strategiskt stöd

Maria Sandström
Miljöstrateg



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

SKRIVELSE
2024-06-20

Ärendenummer:
NV-09152-23

Förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur

Redovisning av regeringsuppdrag

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
FÖRSLAG TILL FÖRFATTNINGSÄNDRINGAR	7
Förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon	7
Förordning (2015:517) om lokala klimatinvesteringar	15
1. UPPDRAG OCH GENOMFÖRANDE	19
1.1 Uppdraget	19
1.2 Utgångspunkter och avgränsningar	19
1.3 Definitioner och begrepp	21
1.4 Genomförande	22
2. NULÄGESBESKRIVNING	23
2.1 Stöd till utbyggnaden av laddinfrastruktur	23
2.2 Statsstödsregler för laddinfrastruktur	24
2.3 Nuvarande stödgivning inom Klimatklivet	25
3. PROBLEMANALYS	30
3.1 Behovet av laddinfrastruktur	30
3.2 Fler bör få stöd för laddning	31
3.3 Vad aktörer efterfrågar	31
3.4 Gränsdragningar mellan stöd skapar otydlighet	32
3.5 Bestämmelser vid stöd till laddningspunkter på gästparkeringar	33
3.6 Förutsättningarna att införa ett konkurrensutsatt anbudsförfarande	34
3.7 Möjliga och motiverade stödnivåer	35
4. LÖSNINGSALTERNATIV	39
4.1 Nollalternativet – ingen åtgärd	39
4.2 Lösningalternativ 1: Förtydligad gränsdragning mellan stöden inom Klimatklivet	40
4.3 Lösningalternativ 2: Förtydligat stöd för boende och anställda	44
4.4 Andra alternativ som övervägts	45
4.5 Jämförelse av alternativen	46
5. NATURVÅRDSVERKETS FÖRSLAG	49
5.1 Ändrad gränsdragning mellan Naturvårdsverkets stödordningar	49
5.2 Införande av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande	50
5.3 Förslag till ändrade stödnivåer	52
5.4 Särskilda krav för stöd till laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten	53

NATURVÅRDSVERKET

5.5	Förslag på övriga ändringar i förordning 2019:525	54
5.6	Förslag på ändringar i förordning 2015:517	59
5.7	Förslag till ikraftträdande	60
5.8	Finansiering av förslagen	61
5.9	Stödformer och reglering behöver ses över	61
6.	KONSEKVENSER AV FÖRSLAGEN	63
6.1	Övergripande konsekvenser av förslagen	63
6.2	Offentligfinansiella konsekvenser	63
6.3	Konsekvenser för Naturvårdsverket	64
6.4	Konsekvenser för andra statliga myndigheter	66
6.5	Konsekvenser för kommuner och regioner	68
6.6	Konsekvenser för företag och organisationer	68
6.7	Konsekvenser för konkurrensen	70
6.8	Konsekvenser för hushåll	71
6.9	Miljömässiga konsekvenser	71
6.10	Överensstämmelse med EU-rätt	72
6.11	Osäkerheter och övriga konsekvenser	73
6.12	Behov av särskilda informationsinsatser	74
7.	KÄLLFÖRTECKNING	75

Sammanfattning

Naturvårdsverket har fått i uppdrag att se över hur förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon bör förändras för att möjliggöra ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur. En anledning till detta är ändringar i statsstödsreglerna som öppnar upp för att fler aktörer kan få stöd för investeringar i laddinfrastruktur. I denna skrivelse redovisas regeringsuppdraget till Regeringskansliet.

Genom de ändringar som Naturvårdsverket föreslår förbättras möjligheterna att ansöka om det så kallade *Ladda bilen-stödet*, både för den som söker stöd för laddning för boende hos fastighetsägare med många fastigheter samt för den som söker stöd för laddning av verksamhetsfordon i mindre transportintensiva verksamheter. Även laddinfrastruktur som är tillgänglig för en avgränsad grupp av allmänhet omfattas av de föreslagna ändringarna, såsom laddning för kunder och besökande vid gästparkeringar vid hotell, campingar eller andra utflyktsmål.

Förslag på ändringar rör i huvudsak förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. Naturvårdsverket lämnar förslag på vissa följdändringar i förordning (2015:517) om lokala klimatinvesteringar så att författningarnas definitioner, hänvisningar och krav för ansökningar harmonierar.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

Fler laddtyper och aktörer omfattas

Stödet kan idag ges till i huvudsak boende och anställda. Genom Naturvårdsverkets förslag utvidgas målgruppen och stödet omfattar fler laddtyper än tidigare. Utöver en utökad målgrupp som kan söka stöd för laddning för anställda och boende kan stöd lämnas för laddning hos budbils- och transportfirmor, av taxibilar och för vissa besökande. Stöd kan med ändringar lämnas till *icke-publik laddning* och även så kallad *semi-publik laddning*.

Förenklingar för icke-publik laddning av tunga och lätta transportfordon

Ansöknings- och prövningsförfarandet förenklas för icke-publik laddning av både tunga och lätta transportfordon som är knuten till en viss verksamhet, till exempel fordon som används av hantverkare eller transportföretag. De som tidigare kunnat söka stöd för investeringar i icke-publik laddinfrastruktur enligt förordning (2015:517) om lokala klimatinvesteringar föreslås i stället prövas enligt förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. Det ger ökade förutsättningar för dessa att få stöd, eftersom kraven på att redovisa beräknad klimatnytta minskar och att ansökningar kan lämnas in löpande under året.

Laddinfrastruktur vid gästparkeringar

Genom ändringar kan stöd lämnas till laddinfrastruktur vid gästparkeringar, till exempel vid hotell och campingar. Den kan av statsstödsrättsliga skäl inte anses vara tillgänglig för en definierbar grupp av användare, utan användarna betraktas

NATURVÅRDSVERKET

som en begränsad grupp av en allmänhet. Statsstödsregler (artikel 36a i 2023 års version av den allmänna gruppundantagsförordningen för statsstöd, GBER) avgör hur ansökningar för laddinfrastruktur vid gästparkeringar kan prövas. I vissa fall kommer det att krävas offentligt samråd eller en oberoende marknadsundersökning.

Konkurrensutsatt anbudsförfarande

Naturvårdsverket lämnar förslag som ger möjlighet till konkurrensutsatt anbudsförfarande. Utlysningar föreslås ske vid särskilda tillfällen efter avstämning med Energimyndigheten så att utlysningarna är riktade till områden eller sektorer där en särskild ekonomisk stimulans är motiverad. Det behöver säkerställas att inte alla kan få stödet i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. För att följa kraven i GBER om vad förfarandet ska uppnå ges möjlighet att göra justeringar inför varje utlysning.

Ändrade stödnivåer

Naturvårdsverket har haft i uppdrag att se över stödnivåerna för stödet och föreslår följande:

- Sökande som enbart prövas enligt förordning 2019:525, alltså inte berörs av GBER, beviljas som mest 50 procent av investeringskostnaden.
- Sökande som prövas enligt de minimis-förordningen beviljas som mest 50 procent av investeringskostnaden.
- Sökande som prövas enligt statsstödsreglerna utan att det sker genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 36a punkt 6 GBER) beviljas som mest 20 procent för ett stort företag, 40 procent för ett medelstort företag och 50 procent för ett litet företag.
- Möjligt stöd anpassas till aktuella behov för de aktörer som ges stöd i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 36a punkt 4 GBER) i samband med en utlysning.

Maxbeloppet för laddning till och med en maximal laddningseffekt på 23 kW AC föreslås till 15 000 kronor per laddningspunkt, i likhet med tidigare.

Naturvårdsverkets analyser ger inte anledning att ändra maxbeloppet per laddningspunkt för AC-laddning.

För AC- och DC-laddning från 23 kW införs inget maxbelopp, eftersom kostnaderna för installationer med högre effekt kan skilja sig betydligt. Det kan gälla kostnaderna för kablage, elinstallation eller nätanslutning.

Konsekvenser och kostnader som följer av förslagen

Naturvårdsverket bedömer att föreslagna ändringar leder till en snabbare utbyggnad av laddinfrastruktur. De bedöms innebära att både fler och en större bredd av aktörer kan söka stöd, samt att stöd möjliggörs för fler användargrupper.

På en övergripande nivå bedöms konsekvenserna som övervägande positiva. Föreslagna ändringar bedöms möjliggöra ett mer effektivt främjande av utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur och i förlängningen bidra till positiva effekter på klimat, hälsa, marknad och miljö.

NATURVÅRDSVERKET

En del av finansieringen kan ske inom befintliga ekonomiska ramar. Eftersom kostnadsökningen inte fullt ut kan finansieras med befintliga anslag lämnar Naturvårdsverket ett förslag till regeringen om att öka anslagsposten för administration med 5 miljoner kronor årligen. De direkta kostnader som uppstår rör främst anpassning och effektivisering av ansökningsförfarandet och handläggningen i förhållande till den prövning som föreslås enligt förordning 2019:525, de minimis-förordningen och GBER, samt en ökad mängd ärenden.

En bredare översyn av reglering och stöd till laddinfrastruktur

Naturvårdsverket anser att det behövs en översyn av stöden till laddinfrastruktur. Det är svårt att navigera mellan dagens olika stöd. Ur sökandes perspektiv skapar nuvarande ansvarsfördelning och reglering problem med att överblicka vad olika stöd riktar sig till och hur de förhåller sig till varandra. Det finns ett behov av att med bred ansats se över reglering och stödformer för att samordningen mellan myndigheter ska kunna ske effektivt och för att undvika överlapp mellan stöd.

Sammanslagningar av reglering skulle till exempel kunna öka effektiviteten och underlätta för de som vill söka stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur att hitta rätt bland stödformerna. Att myndigheterna fördelar stöd till laddinfrastruktur enligt en och samma förordning kan vara ett sätt att förenkla ytterligare för myndigheter och stödmottagande aktörer, och därmed också ett sätt att underlätta elektrifieringen.

För att underlätta elektrifieringen av transportsektorn behövs ökad kunskap både om behov av och hinder för utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur.

Förslag till författningsändringar

Förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon

dels att 2–5, 6, 8, 9, 10, 12–15 och 19 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i förordningen ska införas nya bestämmelser i 5 a, 9 a–9 c och 11 a §§ med följande lydelse,

dels att det i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska införas en ny bestämmelse av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I denna förordning betyder

elfordon: elbilar och laddhybridbilar som är laddningsbara från elnätet

laddningspunkt: ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas.

laddningspunkt: ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas, *och*

laddningspunkt för publik användning: en laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten utan att tillträdet är begränsat till en viss allmän användargrupp.

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse och kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

3 §

Bidrag får endast ges för laddningspunkter som, när de har installerats,

1. finns på en fastighet som den som ansöker om bidraget äger eller innehar med särskild rätt,

2. är placerade vid en bostad eller en arbetsplats och är avsedda att huvudsakligen användas av dem som bor i bostaden eller av dem som är anställda på arbetsplatsen,

2. inte är avsedda för publik användning,

3. är installerade av ett sådant elinstallationsföretag eller en sådan elinstallatör som avses i elsäkerhetslagen (2016:732),

4. är förberedda för elmätning och debitering av elkostnad och utrustas med minst de uttag eller anslutningsdon för elfordon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2 eller av typ Combo 2 som beskrivs i standarden EN 62196-3.

4. är utrustade i enlighet med teknisk specifikation som följer av en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/988, och

5. är förberedda för elmätning och debitering av elkostnad.

Om ansökan avser bidrag som omfattas av kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 och en laddningspunkt med en effekt som uppgår till högst 22 kW, ska laddningspunkten kunna stödja smarta laddningsfunktioner.

4 §

Bidrag till företag får endast ges i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 56 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 eller i

Bidrag till företag får endast ges i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36a i kommissionens förordning (EU) nr

NATURVÅRDSVERKET

kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013.

651/2014 eller i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013.

5 §

Bidrag får inte ges till åtgärder som

1. måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag eller annan författning eller enligt villkor i ett tillstånd, eller

2. berättigar till *bidrag enligt förordningen (2017:1318) om bidrag till privatpersoner för installation av laddningspunkt till elfordon.*

2. berättigar till *skattereduktion för installation av grön teknik enligt inkomstskattelagen (1999:1229).*

5 a §

Stöd får endast ges till en sökande som bedöms ha ekonomisk och operativ förmåga att fullgöra sina skyldigheter enligt villkoren för bidraget.

Vid bedömning av sökandens ekonomiska och operativa förmåga får hänsyn tas till

1. *ekonomiska rapporter, såsom årsredovisning, balans- och resultatrapporter,*

2. *skatteskulder, andra skulder och anmärkningar,*

3. *lagöverträdelse eller korruption under fem år före ansökan som avser organiserad brottslighet, bestickning, korruption, bedrägeri, penningtvätt, finansiering av terrorism, terroristbrott, brott med anknytning till terroristverksamhet eller människohandel, och*

4. *misstankar om brott enligt punkten ovan.*

Naturvårdsverket får hämta in de uppgifter som behövs för att genomföra bedömningen i andra stycket och som avser sökanden, dess företrädare, ägare och motsvarande avseende organisationer inom samma koncern samt verklig huvudman.

6 §

Bidragsberättigande kostnader är material- och arbetskostnader för åtgärder som vidtas efter att denna förordning trätt i kraft och som behövs för att installera en laddningspunkt, såsom kostnader för laddbox och framdragning av el.

Bidragsberättigande kostnader är material- och arbetskostnader för åtgärder som vidtas efter att denna förordning trätt i kraft och som behövs för att installera en laddningspunkt, såsom kostnader för laddbox, framdragning av el och *effektförsörjning*.

Arbetskostnader är bidragsberättigande endast om de avser arbete som utförs av någon som är godkänd för F-skatt eller, i fråga om ett utländskt företag, har ett intyg eller en annan handling som visar att företaget genomgår motsvarande kontroll i fråga om skatter och avgifter i sitt hemland.

8 §

Bidrag får ges som ett *engångsbelopp* med högst 50 procent av de bidragsberättigande kostnaderna, dock högst 15 000 kronor per laddningspunkt.

Bidrag får ges med högst 50 procent av de bidragsberättigande kostnaderna.

För en laddningspunkt för växelströmsladdning (AC-laddning) med en effekt som uppgår till högst 23 kW får bidrag lämnas med högst 15 000 kronor per laddningspunkt.

Om bidrag ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande får andra bidragsnivåer än de som anges i första och andra styckena användas. Bidragsnivån ska offentliggöras inför varje prövningstillfälle.

9 §

En ansökan om bidrag ska innehålla

Om bidraget avser en åtgärd som inte utförts innan ansökan kommit in till Naturvårdsverket, ska ansökan innehålla

1. uppgifter om sökanden och på vilken fastighet laddningspunkten ska installeras,

2. uppgifter om när åtgärden *har utförts eller* är avsedd att utföras,

3. uppgifter som visar att kraven i 3 § och 6 § *andra stycket* är uppfyllda,

2. uppgifter om när åtgärden är avsedd att utföras,

3. uppgifter som visar att kraven i 3 § är uppfyllda,

NATURVÅRDSVERKET

4. en förteckning över kostnaderna för att genomföra åtgärden och hur stor andel av kostnaderna som det söks bidrag för,

5. *specificerade skriftliga underlag som styrker kostnaden för de åtgärder som har utförts när ansökan görs, och*

6. en upplysning om huruvida sökanden har sökt eller fått annat statligt stöd eller stöd från Europeiska unionen för samma åtgärd.

4. en förteckning över *de uppskattade* kostnaderna för att genomföra åtgärden och hur stor andel av kostnaderna det söks bidrag för, *och*

5. en upplysning om huruvida sökanden har sökt eller fått annat statligt stöd eller stöd från Europeiska unionen för samma åtgärd.

9 a §

Om bidraget avser en åtgärd som har utförts när ansökan kommit in till Naturvårdsverket, ska ansökan innehålla

1. uppgifter om sökanden och på vilken fastighet laddningspunkten har installerats,

2. uppgifter om när åtgärden har utförts,

3. uppgifter som visar att kraven i 3 § och 6 § andra stycket är uppfyllda,

4. en förteckning över kostnaderna för att genomföra åtgärden och hur stor andel av kostnaderna som det söks bidrag för,

5. *specificerade skriftliga underlag som styrker kostnaderna som det söks bidrag för,*

6. en upplysning om huruvida sökanden har sökt eller fått annat statligt stöd eller stöd från Europeiska unionen för samma åtgärd, *och*

7. underlag enligt Naturvårdsverkets anvisningar som visar att åtgärden är kostnadseffektiv, om ansökan avser en laddningspunkt för likström eller en laddningspunkt som har en högre effekt än 23 kW.

9 b §

Om ansökan avser ett företag, ska den också innehålla uppgifter om företagets

namn, antal anställda, årsomsättning och balansomsättning.

9 c §

Om ansökan avser bidrag som omfattas av kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 och avser en laddningspunkt som kommer vara tillgänglig för allmänheten ska sökanden styrka behovet av laddningspunkten genom en oberoende marknadsundersökning på sätt som anges i artikel 36a punkt 10 och 11 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

10 §

Ansökan ska vara skriftlig och lämnas elektroniskt till Naturvårdsverket i det formulär som Naturvårdsverket anvisar.

Ansökan ska lämnas in senast sex månader efter att den åtgärd som ansökan avser har utförts.

Om ansökan avser en åtgärd enligt 9 a § ska ansökan lämnas in senast sex månader efter att åtgärden har utförts.

En ansökan som avser stöd enligt kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 ska lämnas in innan arbetet med åtgärden har inletts.

11 a §

Naturvårdsverket får besluta att bidrag ska sökas inom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Naturvårdsverket anger antalet prövningstillfällen för konkurrensutsatt anbudsförfarande per år och publicerar uppgifter om prövningstillfällena på sin webbplats.

När bidrag ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska bidraget ges till den eller de åtgärder som vid prövningstillfället uppfyller ställda krav och bäst uppfyller ställda urvalskriterier. Naturvårdsverket får meddela andra krav utöver de som anges i 9–9 c §§. Naturvårdsverket ska offentliggöra urvalskriterier och

NATURVÅRDSVERKET

ytterligare krav inför varje
prövningstillfälle och senast sex veckor
före sista ansökningsdag.

I ärenden där stöd ges genom ett
konkurrensutsatt anbudsförfarande får
en sökande rätta, förtydliga eller
komplettera en ansökan eller en
handling som lämnats in av sökanden
tillsammans med ansökan endast om
Naturvårdsverket tillåter eller begär
det. En sådan åtgärd ska vara förenlig
med principerna om likabehandling och
öppenhet.

I ärenden där stöd ges genom ett
konkurrensutsatt anbudsförfarande ska
Naturvårdsverket inte tillämpa
bestämmelserna i 10 och 25 §§
förvaltningslagen (2017:900) om
partsinsyn och kommunikation.

12 §

Naturvårdsverket prövar *frågor om
bidrag*.

Naturvårdsverket prövar *ansökningarna
och beslutar om bidrag*.

13 §

I ett beslut att ge bidrag ska Naturvårdsverket ange

1. att bidragsmottagaren, på begäran av myndigheten, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av bidraget, och
2. de övriga villkor som behövs för att säkerställa att kraven enligt denna förordning uppfylls och att syftet med bidraget enligt 1 § tillgodoses.

Om bidraget avser en åtgärd *som inte
är utförd*, ska Naturvårdsverket i
beslutet ange när åtgärden senast ska
vara utförd.

Om bidraget avser en åtgärd *enligt 9 §
ska Naturvårdsverket i beslutet ange när
åtgärden senast ska vara utförd*.

14 §

Ett bidrag får *inte betalas ut innan den
åtgärd som bidraget avser har utförts*.

Ett bidrag får *betalas ut i omgångar.
Dock får högst 75 procent av
bidragsbeloppet betalas ut innan en
åtgärd har slutförts*.

NATURVÅRDSVERKET

15 §

Om Naturvårdsverket har beslutat att ge bidrag för en åtgärd *som inte har utförts*, ska en slutlig begäran om utbetalning av bidraget ha kommit in till Naturvårdsverket inom tre månader från det att åtgärden, enligt Naturvårdsverkets beslut, senast ska vara utförd. Till begäran om utbetalning ska bidragsmottagaren bifoga specificerade skriftliga underlag som styrker kostnaden.

Om Naturvårdsverket har beslutat att ge bidrag för en åtgärd *enligt 9 §*, ska en slutlig begäran om utbetalning av bidraget ha kommit in till Naturvårdsverket inom tre månader från det att åtgärden, enligt Naturvårdsverkets beslut, senast ska vara utförd. Till begäran om utbetalning ska bidragsmottagaren bifoga specificerade skriftliga underlag som styrker kostnaden *som bidragsmottagaren beviljats bidrag för samt uppgifter som visar att kraven i 6 § andra stycket är uppfyllda.*

Om bidraget avser en laddningspunkt för likström eller en laddningspunkt som har en högre effekt än 23 kW, ska begäran om utbetalning innehålla det underlag som Naturvårdsverket anvisar som visar att åtgärden är kostnadseffektiv.

Begäran om utbetalning ska vara skriftlig och lämnas elektroniskt till Naturvårdsverket i det formulär som Naturvårdsverket anvisar.

19 §

Mottagaren av ett bidrag som har betalats ut enligt denna förordning är återbetalningsskyldig, om

1. det finns grund för det enligt 17 §, eller
2. bidraget helt eller delvis inte har utnyttjats eller använts för det ändamål som det har getts för.

På det belopp som mottagaren av ett bidrag är återbetalningsskyldig för ska ränta *enligt räntelagen (1975:635)* betalas.

På det belopp som mottagaren av ett bidrag är återbetalningsskyldig för ska ränta *betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att Naturvårdsverket framställt krav på betalning med grund i beslut om återkrav enligt 20 § och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.*

Övergångsbestämmelser

1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2025.
2. Äldre bestämmelse gäller för ansökningar som kommit in till Naturvårdsverket före ikraftträdandet.

Förordning (2015:517) om lokala klimatinvesteringar

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar

dels att 10 § 3 ska upphöra att gälla,

dels att 2, 10, 10 a, 11, 12, 17 b §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska införas en ny bestämmelse av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I denna förordning betyder

växthusgas: koldioxid, metan, dikväveoxid, fluorkolväten, perfluorkolväten, svavelhexafluorid eller kvävetrifluorid,

laddningspunkt för AC-laddning: en laddningspunkt för växelström där el kan överföras till elfordon,

laddningspunkt för DC-laddning: en laddningspunkt för likström där el kan överföras till elfordon,

elfordon: elbilar och laddhybridbilar som är laddningsbara från elnätet,

lätt lastbil: en lätt lastbil enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,

lätt buss: en lätt buss enligt lagen om vägtrafikdefinitioner,

buss i klass I: en buss enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som

1. har en maximal transportkapacitet om minst 15 passagerare,
2. är konstruerad med utrymme för stående passagerare,
3. inte är utrustad med bälten, och
4. används för stadstrafik,

personbil: en personbil enligt lagen om vägtrafikdefinitioner, och

konkurrensutsatt anbudsförfarande: ett sådant förfarande som avses i artikel 2.38 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

10 §

Stöd som avser en laddningspunkt för AC-laddning eller DC-laddning av elfordon får ges endast om laddningspunkten

1. är förberedd för elmätning och debitering av elkostnad,

2. utrustas på ett sådant sätt att informationen om laddningspunkten kan förmedlas i realtid, i de fall laddningspunkten är tillgänglig för allmänheten, *och*

3. *placeras så att den kan anses bidra till en ändamålsenlig fördelning av laddningspunkter i det aktuella området.*

1. är förberedd för elmätning och debitering av elkostnad, *och*

2. utrustas på ett sådant sätt att informationen om laddningspunkten kan förmedlas i realtid, i de fall laddningspunkten är tillgänglig för allmänheten.

Stödet får ges med högst 50 procent av investeringskostnaden om

1. stödet beviljas i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013, eller

2. laddningspunkten inte är tillgänglig för allmänheten.

Stöd får inte ges till laddningspunkter som installeras i privata hushåll.

10 a §

Om en laddningspunkt som avses i 10 § utrustas med uttag eller don för kabelanslutning för fordon ska uttaget eller donet vara utformat i enlighet med *typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2 för AC-laddning eller typ Combo 2 som beskrivs i standarden EN 62196-3 för DC-laddning.*

Om en laddningspunkt som avses i 10 § utrustas med uttag eller don för kabelanslutning för fordon ska uttaget eller donet vara utformat i enlighet med *teknisk specifikation som följer av en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG,*

97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/988.

11 §

En ansökan om stöd ska göras skriftligen och lämnas till länsstyrelsen i det län där åtgärden ska genomföras.

En ansökan om stöd ska göras skriftligen och lämnas *elektroniskt enligt länsstyrelsens anvisningar* till länsstyrelsen i det län där åtgärden ska genomföras.

12 §

En ansökan om stöd ska innehålla

1. uppgifter om sökanden, åtgärdens plats och åtgärdens start- och slutdatum,
2. en beskrivning av åtgärden och dess finansiering, genomförande och tidsplan,
3. en förteckning över kostnaderna för att genomföra åtgärden och hur stor andel av kostnaderna som det söks stöd för,
4. en lönsamhetskalkyl,
5. en beskrivning av hur stor minskning av utsläppen av växthusgaser som åtgärden beräknas medföra i förhållande till om åtgärden inte genomförs och en redovisning av de uppgifter som använts vid beräkningen av utsläppsminskningen,
6. en beskrivning dels av hur åtgärden kan bidra till spridning av teknik och till marknadsintroduktion, dels av åtgärdens effekter på andra miljömål, människors hälsa och sysselsättning,
7. i förekommande fall, en beskrivning av samverkan och synergieffekter med andra verksamheter eller projekt, och
8. en upplysning om huruvida sökanden har sökt eller fått annat statligt stöd eller stöd från Europeiska unionen för samma åtgärd.

Om stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande får Naturvårdsverket lämna anvisningar om att ansökan ska innehålla andra underlag än vad som anges i första stycket. Anvisningarna ska offentliggöras inför varje prövningstillfälle.

NATURVÅRDSVERKET

17 b §

I ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska Naturvårdsverket inte tillämpa bestämmelserna i 10 och 25 §§ förvaltningslagen (2017:900) om partsinsyn och kommunikation.

I ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska Naturvårdsverket *eller länsstyrelsen* inte tillämpa bestämmelserna i 10 och 25 §§ förvaltningslagen (2017:900) om partsinsyn och kommunikation.

Övergångsbestämmelser

1. *Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2025.*
2. *Äldre bestämmelse gäller för ansökningar som kommit in till Naturvårdsverket före ikraftträdandet.*

1. Uppdrag och genomförande

1.1 Uppdraget

Naturvårdsverket har fått i uppdrag att lämna förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur.¹ I uppdraget har det ingått att:

- Lämna förslag på hur förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon bör förändras för att möjliggöra ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur.
- Analysera och lämna förslag på hur ett konkurrensutsatt anbudsförfarande enligt kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden (GBER) enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget kan utformas för att lämna stöd till installation av icke-publik laddinfrastruktur.
- Lämna förslag på lämpliga och samhällsekonomiskt motiverade stödnivåer utifrån GBER oavsett om stöd lämnas inom ramen för en utvecklad stödordning eller genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- Vid behov, lämna förslag på kompletterande ändringar i förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar för att åstadkomma ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur.

Bakgrunden till uppdraget är bland annat ändringar i EU:s statsstödsregelverk (GBER) som möjliggör för fler aktörer att ta del av stöd för icke-publik laddinfrastruktur. Regeringen uttrycker också att en ökad elektrifiering av transportsektorn är central för att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU.²

1.2 Utgångspunkter och avgränsningar

Klimatklivet är ett investeringsstöd vars huvudsakliga syfte är att minska utsläppen som påverkar klimatet och som gör det möjligt att satsa på fossilfri framtidsteknik och grön omställning. Naturvårdsverket administrerar två stöd för utbyggnaden av laddinfrastruktur inom Klimatklivet: ”Ladda bilen”, som avser laddning för boende och anställda, och ”Lokala klimatinvesteringar” som är en bredare stödform, men också innefattar stöd till laddinfrastruktur. Stöden beskrivs närmare i kapitel 2.

De två stöden styrs av två separata förordningar, förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon (Ladda bilen) och

¹ Regeringsbeslut 2023-12-21 (KN2023/04639 m.fl.)

² Skr. 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll.

förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. För att minska risken för otydligheter mellan de två stödformerna har en tydlig gränsdragning mellan stöden varit en central utgångspunkt i arbetet med uppdraget.

Europaparlamentets och rådets förordning 2023/1804 (AFIR)³, antagen den 13 september 2023, innebär specifika krav om utformning av publik laddinfrastruktur riktad direkt mot den som tillhandahåller laddinfrastrukturen. I AFIR fastställs bindande nationella mål som ska leda till utbyggnaden av tillräcklig infrastruktur för alternativa drivmedel i unionen för bland annat vägfordon. AFIR innehåller också tekniska specifikationer och krav samt regler för nationella handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa drivmedel inom transportsektorn och utbyggnaden av tillhörande infrastruktur. Inriktningen och specifikationer i AFIR har varit vägledande i genomförandet av uppdraget.

Vi har utöver beslutet om uppdraget till Naturvårdsverket samt miljö- och klimatmålen haft följande utgångspunkter i genomförandet av uppdraget:

- Regleringen ska ge förutsättningar för tydlighet för dem som ansöker om stöd och i handläggningen av stödet.
- Handläggningsprocessen ska ge förutsättningar för måluppfyllelse, effektivitet och ekonomisk kontroll.
- Påverkan på administrativa kostnader bör stå i proportion till kostnader för annan likvärdig verksamhet inom staten.
- Digitaliseringens möjligheter tas till vara.

Uppdraget är avgränsat till att föreslå ändringar av stödet till icke-publik laddinfrastruktur, mer specifikt det stöd som beviljas enligt förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. I uppdraget har det inte ingått att utreda behov av ändringar, annat än för att möjliggöra för fler att ta del av stödet samt att utreda hur ett konkurrensutsatt anbudsförfarande kan utformas.

I uppdraget fokuserar vi på förordningsändringar för att möjliggöra ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur. Däremot har vi inte analyserat behov av ändringar för att främja stöd till och utbyggnad av publik laddinfrastruktur eller laddinfrastruktur för andra fordonstyper, såsom båtar eller arbetsfordon. Publik laddinfrastruktur behandlas i den mån vi har behövt klargöra skillnader och gränsdragningar mellan målgrupper och stödformer. I den mån följdändringar krävs i andra förordningar lämnar vi sådana förslag.

Vi har inte utrett ändringar av stödgivning utöver den som Naturvårdsverket ansvarar för. Vi har alltså inte utrett ändringar av ansvarsfördelning mellan myndigheter. De ändringsförslag som lämnas utgår därmed från dagens ansvarsfördelning mellan myndigheter.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

1.3 Definitioner och begrepp

Vi utgår från den begreppslista som tagits fram av Energimyndigheten i slutrapporten *Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för värtgas* (Energimyndigheten 2023) samt definitioner i AFIR. Vissa begrepp är dock anpassade till syftet med uppdraget och Naturvårdsverkets stödgivning. Några begrepp som används i redovisningen är:

- *Laddningspunkt*: Ett uttag eller anslutningsdon som syftar till att överföra energi till ett elfordon åt gången. I förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon definieras laddningspunkt som ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas.
- *Laddning för allmänhet*: Avser här laddning för allmänhet på en plats eller i en fastighet som är öppen för allmänheten, oavsett om infrastrukturen är belägen på allmän eller privat mark och oavsett om begränsningar eller villkor gäller för tillträde till platsen eller fastigheten. Med allmänhet avses en krets av användare som inte är definierbar, det vill säga det går inte att peka ut vilka användarna är.
- *Laddning för anställda*: Avser här anställda vid en arbetsplats på en aktuell fastighet vilka laddar fordon som de använder för privat bruk, typiskt sett för att ta sig till och från arbetsplatsen.
- *Laddning för boende*: Avser här sådan laddinfrastruktur som används av boende i en bostad av varaktig karaktär.
- *Laddning vid gästparkering*: Avser här sådan laddinfrastruktur där tillträde till laddningen är begränsat till en viss allmän användargrupp. Laddningspunkterna är då tillgängliga för en avgränsad grupp av allmänhet, såsom en parkering som bara får användas av kunder och besökare.
- *Ikke-publik laddning*: Laddning som endast är tillgänglig inom den egna organisationen eller verksamheten. Exempel på ikke-publik laddning är laddningspunkter som är placerade vid en bostad och används av de boende, eller vid en verksamhet och används av verksamheten själv eller av dem som arbetar där.
- *Publik laddning*: Laddning som är tillgänglig för vem som helst att använda på lika villkor utan att tillträdet är begränsat till en viss grupp av allmänhet, exempelvis längs landsvägar, i parkeringshus, vid köpcentrum, vid infartsparkeringar eller resecentrum. Användning på lika villkor avser både tillträde till laddningsstationen och pris för överförd energi.
- *Semi-publik laddning*: Laddningspunkter som är tillgängliga för en avgränsad målgrupp och som inte är tillgängliga för allmänheten. Målgruppen är en definierbar krets av användare. Det som skiljer den semi-publika laddningen från den icke-publika är att den är tillgänglig för personer eller organisationer utanför den egna organisationen.

1.4 Genomförande

Arbetet med regeringsuppdraget har genomförts mellan februari och juni 2024.

Naturvårdsverket har haft dialog med Energimyndigheten, Trafikverket och Länsstyrelsernas energi- och klimatsamordning (LEKS). Dialoger med andra myndigheter har förts i syfte att diskutera lösningsförslag samt för att samordna arbetet med det här uppdraget med andra uppdrag och andra stödformer med liknande syften.

Vi haft dialog med bransch-och intresseorganisationer som är verksamma på marknaden för icke-publik laddinfrastruktur. Bransch- och intresseorganisationer som lämnat synpunkter är Fastighetsägarna, Mobility Sweden, Power Circle, Sveriges allmännytt, Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Transportföretagen. Även elnätsföretaget Ellevio och Aneo (leverantör av laddtjänster) har lämnat synpunkter. Dialogerna med bransch- och intresseorganisationer har utgått från två centrala teman: övergripande marknadsmässiga behov samt stödets utformning.

På Naturvårdsverket har följande personer huvudsakligen arbetat med uppdraget: Anna Brengesjö, Jessika Sedin, Elisabeth Gärdin, Hans Hjortsberg och Maria Bond (projektledare).

Beslut om denna redovisning har fattats av generaldirektören Björn Risinger den 20 juni 2024 (NV-09152-23).

2. Nulägesbeskrivning

I detta kapitel ges en övergripande beskrivning av stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur i Sverige idag. Vi beskriver de två stöd inom Klimatklivet som Naturvårdsverket har för att bevilja stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur: det stöd som uppdraget fokuserar på, som riktas till boende och anställda, samt det bredare stödet till lokala klimatinvesteringar.

2.1 Stöd till utbyggnaden av laddinfrastruktur

Flera myndigheter administrerar stöd för att främja en utbyggnad av laddinfrastruktur. Myndigheter som hanterar stöd idag är Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Trafikverket och Skatteverket. I Tabell 1 listas de stöd som finns att söka för utbyggnad av laddinfrastruktur.

Tabell 1. Stöd att söka för utbyggnad av laddinfrastruktur.

Stöd	Inriktning	Typ av laddning	Ansvarig myndighet	Sökande	Fordon som laddas
Klimatklivet – publik laddinfrastruktur	För tunga och lätta fordon.	Publik laddning.	Naturvårdsverket	Organisationer som vill erbjuda publik laddning.	Verksamhetsfordon och privatägda fordon.
Klimatklivet – laddinfrastruktur som inte är publik	För tunga och lätta fordon.	Ikke-publik laddning, semi-publik laddning och laddning vid gästparkeringar.	Naturvårdsverket	Alla typer av organisationer förutom privatpersoner.	Verksamhetsfordon.
Klimatklivet – Ladda bilen	I huvudsak för boende och anställda.	I huvudsak ikke-publik laddning.	Naturvårdsverket	Arbetsgivare, hyresvärdar, bostadsrättsföreningar, samfälligheter.	I huvudsak privatägda fordon.
Regionala elektrifieringspiloter	För tunga fordon.	Semi-publik och publik snabbladdning.	Energimyndigheten	Organisationer som vill erbjuda publik eller semi-publik laddning till tunga fordon.	Verksamhetsfordon (tung trafik).
Infrastruktur för snabbladdning längs större vägar	För tunga och lätta fordon.	Publik snabbladdning.	Trafikverket	Organisationer som vill erbjuda publik laddning.	Privatägda fordon och verksamhetsfordon.
Skatteavdrag för grön teknik	Laddningspunkter för lätta fordon.	Ikke-publik laddning.	Skatteverket	Privatpersoner.	Privatägda fordon.
Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF)	För tunga och lätta fordon.	Publik snabbladdning.	Trafikverket* (CEF-sekretariatet)	Organisationer som vill erbjuda publik laddning.	Privatägda fordon och verksamhetsfordon.

* Trafikverket handlägger CEF-ansökningarna inom transport för Sverige. Ansökningar prövas av EU-kommissionen efter att de godkänts av medlemslandet där ansökan lämnas in. Alla beviljade ansökningar har inte passerat Trafikverket utan kan ha godkänts av andra länder.

Samma typ av åtgärd kan idag rymmas inom flera av de parallella stöden för laddinfrastruktur, såsom publik och semi-publik laddinfrastruktur för tunga fordon. Som exempel kan stöd till semi-publik laddinfrastruktur för tunga fordon beviljas både inom Klimatklivet, av Naturvårdsverket, och inom stödet till regionala elektrifieringspiloter, som hanteras av Energimyndigheten.

Eftersom stöd till laddinfrastruktur hanteras inom olika stödformer och av olika myndigheter krävs samordning och kontroller för att förhindra dubbelfinansiering, särskilt i de fall när samma typ av åtgärd kan prövas inom olika stödformer. Energimyndigheten har i samband med regleringsbrevet för 2024 fått ett utökat ansvar att arbeta mer övergripande med samordning av laddinfrastruktur; detta med syfte att främja en effektiv utbyggnad.

2.2 Statsstödsregler för laddinfrastruktur

Stöd till företag ska prövas enligt EU:s statsstödsregelverk. Under 2023 beslutades EU-kommissionens reviderade allmänna gruppundantagsförordning, GBER, som reglerar statsstöd. I denna revidering inkluderades förändringar av artikel 36a som rör statsstöd till laddinfrastruktur.

Möjligheterna för installation av laddningspunkter öppnas upp genom de ändrade statsstödsreglerna. Stöd till laddinfrastruktur har nu samlats under en artikel, oavsett vem som ska vara användare av den. Enligt tidigare utformning av artikel 36a kunde stöd endast beviljas till laddinfrastruktur avsedd för allmänheten, och då enbart med prövning genom konkurrensutsatt anbudsförfarande. Dessförinnan prövades stöd till laddinfrastruktur för allmänheten enligt artikel 56. Laddinfrastruktur som ger en miljöförbättring i den egna verksamheten har kunnat prövas utifrån fasta stödnivåer enligt artikel 36.

Genom artikel 36a, som den nu är utformad, möjliggörs stöd oavsett typ av laddinfrastruktur, liksom att prövning nu är möjlig antingen genom konkurrensutsatt anbudsförfarande eller enligt fasta stödnivåer. Det gäller oavsett om laddinfrastrukturen ska användas av allmänhet eller av en definierbar krets av användare.

Stöd till företag ska prövas enligt EU:s statsstödsregelverk. Prövning av stöd till laddinfrastruktur får ske enligt artikel 36a GBER punkt 4 eller punkt 6, alternativt de minimis-förordningen. Dessa alternativ åskådliggörs i Tabell 2.

Tabell 2. Möjliga prövningsförfaranden av stöd till laddinfrastruktur enligt statsstödsregelverket.

GBER Konkurrensutsatt anbudsförfarande	GBER Fasta stödnivåer	De minimis
Artikel 36a punkt 4.	Artikel 36a punkt 6.	De minimis-förordningen.
Konkurrens mot andra anbud ska göra att inte alla som söker beviljas stöd. På förhand fastställda kriterier ska uppfyllas.	Alla som söker kan beviljas stöd.	Alla som söker kan beviljas stöd.
100 % stöd är möjligt (punkt 5).	Begränsning av stödandel enligt fast nivå: 20 % till stora företag. Högre stödandel möjlig för små och medelstora företag.	Begränsning av sammanlagt stöd av mindre betydelse (de minimis) över tre år.
Ansökan behöver tas emot som anbud i särskilda utlysningar.	Ansökningar kan tas emot löpande.	Ansökningar kan tas emot löpande.

2.3 Nuvarande stödgivning inom Klimatklivet

2.3.1 Klimatklivets stöd till laddning för boende och anställda

I nuläget medger förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon, stöd till laddinfrastruktur avsedd att användas av i huvudsak boende i en bostad och anställda på en arbetsplats. I Tabell 3 illustreras översiktligt vad det befintliga stödet riktar sig till.

Tabell 3. Stöd till laddinfrastruktur som prövas enligt förordning 2019:525 (nuläge).

Indelning	Icke-publikt i huvudsak för boende	Icke-publikt i huvudsak för anställda
Vem laddar	I huvudsak boende i bostäder.	I huvudsak anställd personal vid en arbetsplats.
Vem söker	Fastighetsägare, bostadsrättsföreningar och samfälligheter.	Fastighetsägare och arbetsgivare.
Fordonstyper	I huvudsak privatägda fordon.	

Stödet beviljas enligt förordningen till *i huvudsak boende och anställda*. Rekvisitet *i huvudsak* innebär att laddinfrastrukturen som beviljats stöd till viss del även kan användas för annan typ av laddning, såsom laddning av besökandes fordon eller fordon som används av en verksamhet. Däremot medges inte stöd till laddinfrastruktur som till betydande del syftar till att nyttjas av den typen av användare. Sådana ansökningar kan i vissa fall i stället beviljas stöd enligt förordning 2015:517.

NATURVÅRDSVERKET

Vad som avses med *i huvudsak* framgår inte av förordning 2019:525. I skattelagstiftningen har begreppet jämförelsevis getts betydelsen cirka 75 procent, vilket kan ge viss vägledning.⁴ Naturvårdsverkets uppfattning är dock att huvudsakligen ska förstås som *i övervägande del*.

Stöd till företag ska enligt 3 § förordning 2019:525 uppfylla villkoren som ställs i artikel 56 GBER alternativt de minimis-förordningen. Maximal stödandel är 50 procent och maximalt stödbelopp begränsas till 15 000 kronor per laddningspunkt.

Tabell 4 nedan visar hur sökanden prövas, det vill säga om sökanden prövas enligt statsstödsregler eller inte definieras som företag och därmed inte prövas enligt statsstödsreglerna.

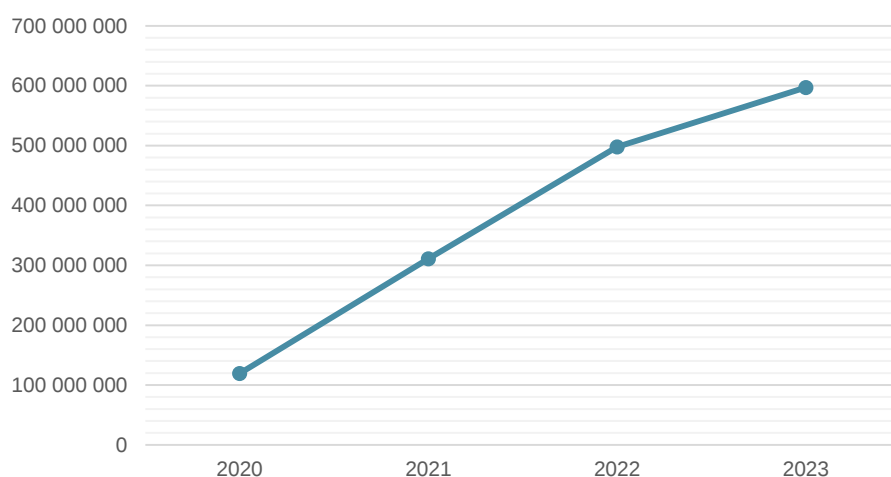
Tabell 4. Förutsättningar för prövning av stöd enligt förordning 2019:525 (nuläge).

Typ av organisation	Företag enligt statsstödsregelverket.	De som inte definieras som företag.
Regelverk	Förordning 2019:525 och de minimis-förordningen.	Förordning 2019:525.
Nuvarande maximal stödnivå	50%; maxbelopp 15 000 kr per laddningspunkt.	

De som söker stöd kan vara företag, bostadsrättsföreningar, offentlig verksamhet, föreningar med flera. Som översiktligt illustreras i nedanstående figurer har antalet ansökningar och utbetalat stöd stadigt ökat under 2020–2023. Mest stöd har erhållits av bostadsrättsföreningar.

Figur 1 visar den snabba ökningen över tid i utbetalat stödbelopp. Under 2020 beslutade Naturvårdsverket om utbetalningar av totalt närmre 120 miljoner kronor. Under 2023 beslutade Naturvårdsverket om utbetalningar på cirka 598 miljoner kronor.

Figur 1. Beslut om utbetalt stödbelopp inom Ladda bilen under 2020–2023 (totalt, kr).

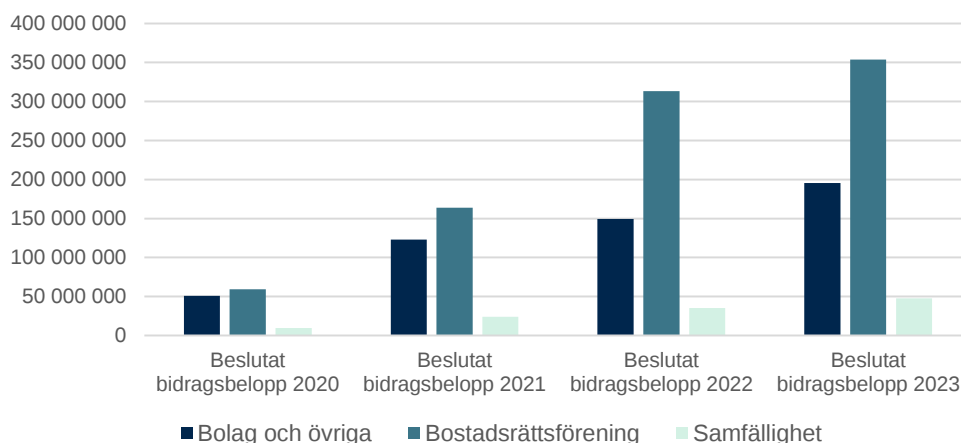


Källa: Uppgifterna är hämtade från ärendehanteringssystemet lipax Case.

⁴ Se prop.1999/2000:2 s. 498.

Vilka som sökt stödet och beviljats stöd fördelar sig enligt Figur 2 nedan. Av 2023 års totala beslutade stödbelopp beviljades bostadsrättsföreningar cirka 59 procent, samfälligheter motsvarande 8 procent, samt företag och övriga organisationer, såsom stiftelser eller kommuner, närmare 33 procent. Fördelningen över tid är relativt jämn, men ett visst skifte syns över tid med en något ökad andel beviljat stöd till bostadsrättsföreningar och en något minskad till samfälligheter.

Figur 2. Beslut om utbetalat stödbelopp inom Ladda bilen uppdelat på organisationstyp 2020–2023 (kr).



Källa: Uppgifter hämtade från ärendehanteringssystemet lipax Case.

Not: I kategorin "Bolag och övriga" ingår utöver företag bland annat kommuner, stiftelser, trossamfund och ideella föreningar.

2.3.2 Klimatklivets stöd till lokala klimatinvesteringar

Laddinfrastruktur som inte är berättigad till stöd enligt förordning 2019:525, det vill säga att den huvudsakligen *inte* ska användas av boende och anställda, kan prövas enligt förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Ansökan görs till länsstyrelsen, och Naturvårdsverket beslutar om stödet.

I Tabell 5 nedan sammanfattas de typer av laddning som stödgivningen till laddinfrastruktur i huvudsak omfattar, som därmed inte kan beviljas stöd enligt förordning 2019:525.

Tabell 5. Den stödgivning till laddinfrastruktur som kan prövas enligt förordning 2015:517 (nuläge).

Indelning	Icke-publik eller semi-publik laddning för verksamhetsfordon	Publik laddning
Vem laddar	Firmor, föreningar eller offentlig verksamhet.	Allmänheten.
Vem söker	Transportföretag, budbilsföretag, taxibolag, hantverkarfirmor, kommuner, regioner idrottsföreningar, bilfirmor m.fl.	Fastighetsägare, laddoperatörer m.fl.
Fordonstyper	Verksamhetsfordon (lastbilar, skåpbilar, hemtjänstbilar, demobilar etc.).	Privata fordon och verksamhetsfordon.

Företag och offentliga aktörer är de vanligaste stödmottagarna när det gäller både publik och icke-publik laddinfrastruktur. Den största andelen av det beviljade stödet går till utbyggnad av publik laddinfrastruktur.

Gemensamt för ansökningar, med undantag för den publika laddinfrastrukturen, är att beräkning av varaktig klimatnytta är ett viktigt kriterium för att beviljas stöd.⁵ Klimatnyttan är inte ett kriterium när prövning sker genom konkurrensutsatt anbudsförfarande, vilket tillämpas för publik laddning. Då är det i stället särskilda krav, sökt stöd och så kallat konkurrensbelopp baserat på laddstationens effekt som är av betydelse.⁶ Otillräcklig klimatnytta är en vanlig orsak till avslag för icke-publik laddinfrastruktur.

Behovet av stöd till publik laddinfrastruktur utreds idag genom skriftliga offentliga samråd som administreras av länsstyrelsen, enligt krav som följer av GBER och som beskrivs närmare i avsnitt 3.2.2.

Tabell 6 visar hur sökande i nuläget prövas enligt förordning 2015:517. När företag söker stöd för laddinfrastruktur som inte ska vara publik prövas ansökan enligt 8 § förordningen 2015:517 samt i första hand artikel 36a punkt 6 GBER, med fasta stödnivåer utifrån företagsstorlek. Om den sökande inte ska betraktas som företag prövas ansökan endast enligt 9 § förordning 2015:517. De minimis-förordningen tillämpas restriktivt och i första hand när stöd inte medges enligt GBER.

⁵ Se 4 § förordning 2015:517.

⁶ Se 4 a § förordning 2015:517.

NATURVÅRDSVERKET

Tabell 6. Förutsättningar för prövning av stöd enligt förordning 2015:517 (nuläge).

Typ av organisation	Offentlig verksamhet, föreningar etc. som inte ska prövas som företag-	De som ska prövas som företag och söker för annat än publik laddinfrastruktur.	Alla som söker för publik laddinfrastruktur ska prövas som företag.
Regelverk	9 § förordning 2015:517	8 § förordning 2015:517 samt artikel 36a p. 6 GBER eller de minimis-förordningen.	8 § förordning 2015:517 samt GBER artikel 36a p 4 (konkurrens-utsatt anbuds-förfarande). Behov utreds genom samråd.
Nuvarande maximal stödnivå	50 %	20 % till stora företag, 40 % till medelstora företag, 50 % till små företag alternativt 50 % enligt de minimis-förordningen	70 %

3. Problemanalys

I detta kapitel redogör vi översiktligt för de analyser som ligger till grund för våra lösningsalternativ och slutliga ändringsförslag.

3.1 Behovet av laddinfrastruktur

Trots en betydande expansion råder enighet om att utbyggnadstakten för laddinfrastruktur behöver öka om klimatmål ska nås. Den europeiska biltillverkarföreningen ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) beräknar behovet till tre miljoner icke-publika laddningspunkter för tunga och lätta transportbilar i EU fram till år 2030. Behovet av icke-publika laddningspunkter för personbilar beräknas till 29,4 miljoner för samma period.⁷ Boston Consulting Group (2022) menar att Sverige har behov av tre miljoner laddstationer för personbilar till 2050 för att klara den pågående elektrifieringen.⁸

Det vanligaste sättet att ladda personbilar är genom icke-publik laddning vid en bostad eller på en arbetsplats.⁹ För boende, anställda och verksamheter behöver laddning i normalfallet ske där bilen ska parkeras. Även när det gäller verksamhetsfordon utgör icke-publik laddning den huvudsakliga användningen. Energimyndigheten bedömer att 80–95 procent av den totala laddningen av elbilar sker genom icke-publik laddning.¹⁰ Enligt en avhandling från 2019 är laddning i hemmet med låga effekter viktigast för elbilsägaren, liksom för flexibiliteten i elsystemet.¹¹

Publik laddinfrastruktur är central för att nå mål om en hög andel elfordon och främja rörlighet. Utbyggnaden av publik, icke-publik och även så kallad semi-publik laddning är beroende av varandra och behöver ske parallellt. Konkurrensverket har i en rapport från 2024 bland annat lyft fram att ett ökat antal icke-publika och semi-publika hem- och destinationsladdningar kan vara ett sätt att minska efterfrågan på publika lågeffektladdare.¹²

I rapporten lyfter Konkurrensverket också fram bristen på analyser om framtida behov av laddinfrastruktur. Det finns idag inte någon officiell statistik över laddinfrastrukturen eller dess utveckling. I ett regeringsuppdrag, som slutrapporteras i slutet av 2024, ska Energimyndigheten redovisa statistik för laddinfrastruktur och bidra med en metodutveckling för att kunna kvantifiera

⁷ ACEA (2022), s. 20.

⁸ Boston Consulting Group (2022), s. 26. För vidare läsning om kunskapen om laddinfrastruktur för vägtrafik, se Trafikutskottets rapport (2023/24:RFR7).

⁹ Energimyndigheten (2023), s. 91.

¹⁰ Energimyndigheten (2023), s. 23

¹¹ Taljegård (2019).

¹² Konkurrensverket (2024), s. 55.

antalet icke-publika laddningspunkter i Sverige.¹³ Brist på underlag om behov bekräftas i de kontakter Naturvårdsverket haft med andra myndigheter under arbetet med uppdraget.

3.2 Fler bör få stöd för laddning

För vissa grupper är det svårt eller omöjligt att få stöd genom någon av Naturvårdsverkets två stödformer för laddinfrastruktur. Det gäller till exempel de som vill söka stöd för:

- boendeladdning hos fastighetsägare med många fastigheter,
- laddning avsedd för besökande som nyttjar gästparkeringar på till exempel hotell och campingar, eller
- verksamhetsfordon med korta årliga körsträckor.

I nuläget är stödet till laddning för boende och anställda enligt förordning 2019:525 begränsat när det gäller stödbelopp för företag som har ett stort fastighetsbestånd, även om åtgärderna i sig kan vara stödberättigande. Begränsningen utgörs av takbeloppet för stöd enligt de minimis-förordningen samt att företagen idag inte kan prövas enligt GBER. Det beror på att förordning 2019:525 i nuläget medger prövning enligt artikel 56 i GBER, som inte längre är tillämplig för laddinfrastruktur. Eftersom förordning 2015:517 inte får tillämpas för ansökningar som berättigar till stöd enligt 2019:525 kan de inte heller prövas enligt denna förordning.

Stöd till laddinfrastruktur riktad främst till andra än boende och anställda är inte möjligt att bevilja enligt förordning 2019:525. Enligt förordningen ska laddningspunkterna användas av *i huvudsak* boende eller anställda, vilket medger att laddningspunkterna i mindre omfattning även kan användas av andra, som besökare. Det är även möjligt för en arbetsgivare att ladda verksamhetsfordon vid laddningspunkter för anställda, men bara om den huvudsakliga laddningen utgörs av anställdas privatfordon.

Enligt förordning 2015:517 är möjligheterna till stöd för laddinfrastruktur till verksamhetsfordon i praktiken begränsade. En vanlig orsak till att sökande nekas stöd är att verksamheten inte är transportintensiv nog för att åtgärden ska ge en tillräckligt hög klimatnytta. Att visa en viss klimatnytta är en förutsättning för att stöd ska kunna lämnas. I många fall är det också svårt att visa på den klimatnytta som en enskild laddningspunkt leder till, såsom laddinfrastruktur vid gästparkeringar för tillfälliga boendegäster.

3.3 Vad aktörer efterfrågar

Naturvårdsverket har i uppdraget inhämtat synpunkter från ett antal aktörer med intresse av stöd till utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur. Flera aktörer

¹³ Regeringsbeslut 2022-05-05 (I2022/01060).

(bransch-, intresse- och arbetsgivarorganisationer) uttrycker att ett stödsystem med enkla ansökningsförfaranden och korta ledtider är mer efterfrågat än höga stödnivåer. Likaså beskrivs ett löpande ansökningsförfarande som eftersträvaransvärt.

När det gäller teknik, affärslösningar och affärsmodeller efterfrågas ett stödsystem som möjliggör för olika tekniker och som inte begränsar teknikval eller hindrar utveckling av nya affärsmodeller. Aktörerna bekräftar bilden av en snabb utveckling, om än i varierande grad. Olika förutsättningar för tunga och lätta fordon ses av vissa aktörer som ett skäl att särskilja stöd till dessa.

En intervjustudie framtagen av samverkansplattformen Closer, för projektet REEL (Regional Electrified Logistics), visar att aktörer inom sektorn för tunga transporter inte bara har behov av laddning med snabb effekt utan också laddning på låga effekter.¹⁴ Studien visar att det största behovet utgörs av laddning vid den egna anläggningen eller vid kundanläggningar. Av studien framgår att drygt hälften av aktörerna i intervjustudien anser att dagens stödsystem i alltför hög grad fokuserar på publik laddinfrastruktur. Aktörer som intervjuats lyfter behovet av stöd till icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur, som möjliggör stöd för laddning vid egna eller kunders anläggningar.

Flera av de intervjuade aktörerna i studien har sökt stöd för icke-publik laddinfrastruktur. De beskriver ansökningsprocessen inom Klimatklivet som utmanande, på grund av svårigheten att lämna korrekta beräkningar för utsläppsminskning och lönsamhet.¹⁵ Enligt aktörerna är det en försvårande omständighet att stöd endast kan sökas under specifika tidsperioder. Långa ledtider från ansökan till beslut innebär också att kostnadsprognosen i ansökan inte alltid stämmer med den slutliga kostnaden.

3.4 Gränsdragningar mellan stöd skapar otydlighet

Naturvårdsverket har i handläggningen av stöden till laddinfrastruktur, samt i arbetet med detta uppdrag, fått synpunkter om att gränsdragningen mellan de två olika stödformerna inom Klimatklivet upplevs som otydlig. Avgränsningen mellan stödordningarna är svår att hantera, inte bara för utomstående utan även för myndigheten vid vägledning och prövning av stödet.

En problematik uppstår i samband med bedömning av användningsgrad (som beskrivs i avsnitt 2.3). Om andra än boende och anställda utgör en liten del får stöd ges enligt förordning 2019:525. Då får förordning 2015:517 inte tillämpas. När gruppen boende och anställda inte kan anses vara de huvudsakliga användarna

¹⁴ Closer, Lindholmen Science Park AB (2022).

¹⁵ Det gäller stöd som söks för icke-publik laddinfrastruktur enligt förordning 2015:517.

gäller det omvända, det vill säga stöd ska då endast sökas enligt förordning 2015:517.

Att olika stödformer skapar en otydlighet, och att de dessutom hanteras av olika myndigheter, har framförts som problematiskt av flera aktörer både tidigare¹⁶ och i arbetet med detta uppdrag. Att samordningen av och processerna för stödgivning, samt stödets utformning, behöver ses över för att förenkla för dem som söker stöd har förts fram.

3.5 Bestämmelser vid stöd till laddningspunkter på gästparkeringar

För laddningspunkter vid gästparkeringar följer särskilda krav för laddinfrastruktur tillgänglig för allmänheten. Det följer av att gästparkeringar inte är tydligt avgränsade för en *definierbar krets av användare*, utan kan nyttjas av *en viss allmän användargrupp*.¹⁷ I AFIR och GBER har denna åtskillnad en betydelse. När målgruppen för laddinfrastrukturen utgör en definierbar krets av användare menar Naturvårdsverket att laddningsinfrastrukturen inte ska betraktas som tillgänglig för allmänheten. En tydlig definition av vad som menas med *tillgänglig för allmänheten* saknas dock i GBER, vilket kan göra det svårt att dra en skarp gräns för när en laddningspunkt ska anses tillgänglig för allmänheten. I gränsdragningsfall får det i stället avgöras i det enskilda ärendet. Skälen till att det finns en osäkerhet i tolkningen av vad som ska betraktas som tillgängligt för allmänheten förklaras vidare i avsnitt 6.10 (om överensstämmelsen med EU-rätt).

Artikel 36a i 2023 års GBER innehåller särskilda krav för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. För det första finns ett krav på att ge användarna icke-diskriminerande tillträde till laddningspunkterna, inbegripet när det gäller tariffer, autentisering och betalningsmetoder samt andra användarvillkor.¹⁸ För det andra finns ett krav på att behovet av stöd till investering i laddinfrastruktur för allmänheten ska fastställas genom ett öppet offentligt samråd eller en oberoende marknadsundersökning. Det gäller när fordonstypen utgör en viss andel av registrerade fordon.¹⁹ Laddningspunkter avsedda att användas av tunga elfordon, som utgör en liten andel av Sveriges fordonsflotta, omfattas därmed för närvarande inte av kravet på behovsutredning. Däremot kommer behovsutredning att krävas för infrastruktur som ska användas för laddning av andra fordonstyper om användargruppen är att betrakta som en allmänhet. Prövning ska då ske mot GBER.

¹⁶ Se till exempel Energimyndigheten (2023) och Sveriges riksdag (2024).

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU. Se skäl 11.

¹⁸ Artikel 36a punkt 8 GBER.

¹⁹ Se artikel 36a punkt 10 och punkt 11 andra stycket GBER.

Mot bakgrund av att olika behov och förutsättningar kommer att gälla för de aktörer som förväntas söka stödet, liksom för åtgärderna, blir det en utmaning att organisera offentliga samråd som passar och tar hänsyn till dessa.

3.6 Förutsättningarna att införa ett konkurrensutsatt anbudsförfarande

Ett konkurrensutsatt anbudsförfarande definieras enligt artikel 2.38 GBER som *ett icke-diskriminerande anbudsförfarande som möjliggör för tillräckligt många företag att delta och där stödet beviljas antingen på grundval av det ursprungliga anbud som anbudsgivaren lagt eller på grundval av ett enhetspris*. Budget eller volym med anknytning till anbudsförfarandet utgör en bindande begränsning som innebär att inte alla anbudsgivare kan erhålla stöd.

Den konkurrens som ska uppnås genom förfarandet avser konkurrens om stödet, enligt Naturvårdsverkets tolkning. Om det råder marknadsmässig konkurrens eller inte mellan de sökande kan inte vara en förutsättning för att uppfylla avsikten med prövningsförfarandet för icke-publik laddinfrastruktur. I stället gäller att sökande ska konkurrera genom sökt stödbelopp. Av artikel 36a GBER följer att minst 70 procent av de urvalskriterier som används ska avse stöd i förhållande till projektets bidrag till miljömål, exempelvis stöd som begärs per laddningsstation. Hur mycket stöd som begärs ska utgöra grunden för att fördela stödet i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

3.6.1 Utmaningarna med ett konkurrensutsatt anbudsförfarande

Det finns flera utmaningar vid utformningen av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande för icke-publik laddinfrastruktur. Ett problem är att kostnaderna kan påverkas av faktorer som den sökande inte alltid styr över, såsom markförhållanden eller kostnader för nätanslutning. Förfarandet kan innebära att aktörer som har relativt höga kostnader kommer att ha svårt att få stöd, vilket kan uppfattas som orättvist. En utmaning blir att utforma kriterier som gör att inte bara de billigaste laddningspunkterna kan få stöd, exempelvis enkla väggmonterade laddningspunkter med låg effekt. Stödet bör inte exkludera dyrare laddinfrastruktur med högre effekter eller installationer som kräver mer markarbete eller ökad nätkapacitet. Kriterierna får inte heller innebära att introduktion av ny teknik missgynnas på ett sätt som hindrar teknikutveckling. I ett konkurrensutsatt anbudsförfarande behöver målgruppen samtidigt utformas så att anbuderna i utlysningen är jämförbara och innebär konkurrens om stöd på lika villkor.

3.6.2 Förfarandet kräver flexibilitet

Ett konkurrensutsatt anbudsförfarande kräver flexibilitet i utformningen. I artikel 36a GBER anges att om utformningen av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande inte säkerställer en effektiv konkurrens så ska det korrigeras i de efterföljande anbudsförfarandena, till exempel genom minskad budget eller volym. Myndigheten

behöver ges möjlighet att göra sådana justeringar av prövningsförfarandet över tid. Det bör därför inte på förhand vara reglerat i författning hur ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska genomföras.

3.7 Möjliga och motiverade stödnivåer

3.7.1 Möjliga stödnivåer enligt statsstödsreglerna

Artikel 36a i 2023 års version av GBER föreskriver andra stödnivåer till företag än den som i nuläget följer av förordning 2019:525. Följande stödnivåer är möjliga:

- Om det stödsökande företaget är ett stort företag kan stöd utgå med som mest 20 procent av de stödberättigande kostnaderna enligt artikel 36a punkt 6 GBER.
- Om det stödsökande företaget är ett medelstort företag får stödet uppgå till 40 procent av de stödberättigande kostnaderna, enligt artikel 36a punkt 6 GBER.
- Om det stödsökande företaget är ett litet företag får stödet uppgå till 50 procent av de stödberättigande kostnaderna, enligt artikel 36a punkt 6 GBER.
- Om stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande finns det enligt artikel 36a punkt 5 GBER möjlighet att ge stöd till 100 procent av de stödberättigande kostnaderna.

3.7.2 Samhällsekonomiskt motiverade stödnivåer

Det är generellt motiverat med statliga stöd (subventioner) när ett stöd ökar välfärden i samhället, vilket sker när nyttan med ett stöd överstiger kostnaderna för samhället som helhet. Stöd som ger incitament till olika aktörer att bygga ut laddinfrastruktur har positiva effekter för samhället som gör det lämpligt med statliga stöd.²⁰ En subvention till utbyggnad av laddinfrastruktur kan sänka användarens kostnad för laddning till nivåer som är mer optimala ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

En avvägning krävs gällande stödnivåerna (andelen stöd per installation). Vid stödnivåer som är för låga för att vara samhällsekonomiskt lönsamma kan ambitionen om en snabb utbyggnadstakt bli svår att uppnå. Alltför generösa stödnivåer kan å andra sidan innebära ett ineffektivt användande av statliga medel. För att staten ska hushålla med resurser är det lämpligt att försöka säkerställa att stöden behövs för att investeringen ska ske, det vill säga att investeringen inte skulle genomförts utan det statliga stödet (så kallad additionalitet).

Idealiskt är att nivån på ett stöd är i paritet med den nytta som uppnås för samhället. Givet att kostnader och nyttor är kända kan de jämföras för att utforma

²⁰ När utbyggnaden inte sker i tillräckligt snabb takt (när det finns s.k. nätverksexternaliteter) innebär stöd för att öka takten en positiv förändring ur ett samhällsperspektiv.

lämplig stödnivå. Endast vissa kostnader och nyttor kan tas med i analysen eftersom de delvis är okända.

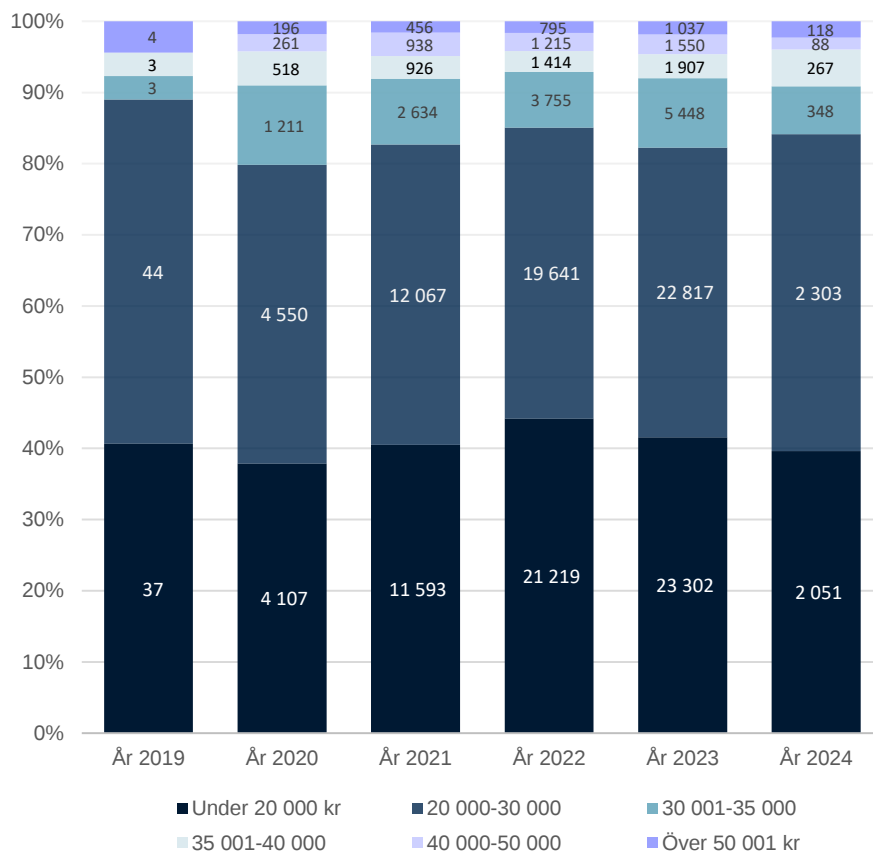
Olika faktorer behöver vägas in när maximalt stödbelopp per laddningspunkt fastställs. En begränsning av maximalt stödbelopp per laddningspunkt har fördelen att det minskar risken för att stödet baseras på orimligt höga kostnader. Resurserna för den granskning av kostnadsunderlag som åligger Naturvårdsverket att göra kan då effektiviseras och hållas nere. Risken med att inte införa en begränsning av maximalt stödbelopp kan på motsvarande sätt kompenseras av en mer detaljerad kontroll av redovisade kostnader. För att hålla nere kostnader för handläggning och kontroll kan det vara motiverat att begränsa stödbeloppet och införa ett maximalt stödbelopp per laddningspunkt. Detta för att möjliggöra ett så enkelt handlägningsförfarande som möjligt.

När högre stödnivå bedöms bidra till målet med stödet (omställningen till hållbara transporter) kan det vara lämpligt med en mer detaljerad kontroll. Med tanke på den stora volymen av ärenden är det motiverat att hålla nere kostnaderna för handläggning.

3.7.3 Erfarenheter av stödnivåerna i förordning 2019:525

Från 2019, när stödet infördes, till i dag har kostnaden och stödet per laddningspunkt för de beviljade ansökningarna fördelats enligt Figur 3. Figuren visar att kostnadsnivån de senaste åren understiger 30 000 kronor per laddningspunkt för cirka 80–85 procent av de beviljade ansökningarna. För samtliga aktörer (sökanden) är medelkostnaden för en laddningspunkt 23 270 kronor. Det innebär att stödet i genomsnitt är 11 635 kronor vid en stödnivå på 50 procent.

Antalet ansökningar och beviljade laddningspunkter har ökat markant för varje år, trots att stödnivåerna varit desamma sedan stödet infördes. Tillsammans med analys av beviljat genomsnittligt stöd tyder det på att det inte finns några uppenbara skäl att höja stödnivån när det gäller de vanligast förekommande typansökningarna, som är effektnivåer till och med 22,2 kW AC.

Figur 3. Kostnad per laddningspunkt för laddningspunkter som beviljats stöd enligt förordning 2019:525, 2019–2024*.

Källa: Uppgifterna är hämtade från ärendehanteringssystemet lipax Case.

*Gäller från 2019-11-25 då de första ansökningarna gjordes. För 2024 redovisas uppgifter till och med 2024-03-08.

3.7.4 Erfarenheter av stödnivåerna i förordning 2015:517

Jämförbar statistik för stöd som beviljats till laddinfrastruktur enligt förordning 2015:517 finns för publik laddinfrastruktur. Den genomsnittliga kostnaden per laddningspunkt för effektnivåer på 11 kW respektive 22,2 kW är enligt Naturvårdsverkets statistik högre för publik laddinfrastruktur än för infrastruktur som beviljats enligt förordning 2019:525. I genomsnitt är kostnaden för en publik laddningspunkt 45 000–48 000 kronor. En viktig skillnad är att publik laddinfrastruktur medför tillkommande kostnader för att uppfylla särskilda krav, såsom betallösningar och tillgänglighetsanpassningar, jämfört med motsvarande icke-publik laddinfrastruktur. Kostnader och stödnivåer överensstämmer i övrigt förhållandevis väl med de i samma effektspann som beviljats stöd enligt förordning 2019:525.

För snabbaddning är kostnaderna betydligt högre, men varierar stort mellan olika ansökningar. En representativ snittkostnad är därför svår att fastställa. Kostnaden

NATURVÅRDSVERKET

påverkas i högre grad av de förutsättningar som gäller på den enskilda fastigheten, såsom kostnader för nätanslutning.

För stöd enligt förordning 2015:517 gäller sedan flera år maximalt 50 procent i stödandel för icke-publik laddinfrastruktur. Något som pekar på behov av en högre stödnivå har inte framkommit i hanteringen av stödet.

I februari 2024 publicerades en utvärdering av Klimatklivets effekter under 2020–2022.²¹ En slutsats är att det finns en additionalitet för stöd till utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur, det vill säga att investeringarna och utsläppsminskningarna bedöms ha uppkommit till följd av stödet. Graden av additionalitet varierar, bland annat beroende på typ av laddinfrastruktur. Generellt bedöms större investeringar vara mer beroende av stödet för att investeringen ska bli av, samtidigt som stöd bedöms vara viktigare för mindre aktörer.

²¹ Naturvårdsverket (2024). Utvärdering av Klimatklivet – Investeringsstödet effekter 2020–2022. Genomförd av WSP Sverige AB på uppdrag av Naturvårdsverket.

4. Lösningssalternativ

I detta kapitel redovisas de lösningssalternativ som Naturvårdsverket har övervägt för att anpassa förordning 2019:525 mot ändringarna i GBER samt för att möjliggöra för fler aktörer att söka stödet. I nästa kapitel (kapitel 5) sammanfattar vi det förslag som vi lämnar till regeringen samt våra motiveringar.

I samtliga lösningssalternativ som övervägts kan stöd lämnas i förenlighet med statsstödsregler. Samtliga ger också möjlighet till konkurrensutsatt anbudsförfarande som ett komplement till ett löpande ansökningsintag utan konkurrens och med fasta stödnivåer.

Följande två lösningssförslag redovisas, varav Naturvårdsverket förordar den förstnämnda:

- 1) En ändring som innebär ett mer renodlat stöd till icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar, samlat i en stödordning.
- 2) En ändring som innebär ett stöd till icke-publik laddinfrastruktur avgränsat till boende och anställda.

Utöver de alternativa lösningar som övervägts beskriver Naturvårdsverket det så kallade nollalternativet samt kortfattat även andra lösningssförslag som har övervägts.

4.1 Nollalternativet – ingen åtgärd

Innan lösningssalternativen beskrivs kortfattat den situation som uppstår om ingen åtgärd vidtas, det så kallade nollalternativet.

En central konsekvens av att inte ändra regleringen är att EU:s reviderade statsstödsregler inte tillämpas. Utan ändringar kan viktiga aktörer vara fortsatt förhindrade att erhålla stöd och ha otillräckliga incitament att investera. Följden av det är att en potentiellt viktig utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur uteblir. Nuvarande oklarheter kring gränsdragning mellan Naturvårdsverkets stödformer kommer att kvarstå.

Antalet ansökningar har ökat markant över tid med de senaste årens satsningar på laddinfrastruktur. Med dagens tidskrävande ansöknings- och prövningsförfarande förväntas det att bli ett växande problem, med ännu längre ledtider mellan ansökan och beslut. Ändringar är alltså angelägna inte bara för att göra det möjligt för fler att söka stödet utan också för att anpassa förfarandet till den situation som råder idag.

En konsekvens av att inte ändra regleringen är att utbyggnadstakten avseende laddinfrastruktur riskerar att bli för låg. Otillräckliga möjligheter att ladda fordon innebär att fordon drivna med fossilt bränsle inte ersätts i den takt som krävs för att nå uppsatta klimatmål. Det motverkar intentionerna med uppdraget samt den

inriktning som beskrivs i klimathandlingsplanen.²² En snabb elektrifiering av fordonsflottan är också väsentlig för att minska andra luftutsläpp. Om inga åtgärder vidtas försvåras därmed också möjligheterna att uppnå miljökvalitetsmål och internationella åtaganden på luftområdet.²³

4.2 Lösningalternativ 1: Förtydligad gränsdragning mellan stöden inom Klimatklivet

Alternativet innebär att icke-publik laddinfrastruktur samlas under en stödordning inom Naturvårdsverket. Förslaget innebär en förenkling för vissa sökande och av vissa bedömningar. Till skillnad från stöd som ges enligt förordning 2015:517 kommer beräknad klimatnytta och återbetalningstid inte att vara avgörande vid stöd till laddinfrastruktur för verksamhetsfordon.

Tillämpning av GBER vid stödgivningen möjliggörs, antingen genom konkurrensutsatt anbudsförfarande eller med begränsning genom fasta stödnivåer.

För sökande av stöd till laddinfrastruktur för boende och anställda som inte ska prövas som företag enligt statsstödsregelverket förändras inte stödgivningen nämnvärt jämfört med nuläget.

I Tabell 7 framgår hur lösningen hanterar gränsdragningen mellan de två förordningarna inom Klimatklivet, förordning 2019:525 och förordning 2015:517.

Tabell 7. En ändrad gränsdragning mellan stöden inom Klimatklivet.

Förordning	2019:525	2015:517
Typ av laddinfrastruktur	Icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar.	Publik laddinfrastruktur.

4.2.1 En förenkling för vissa sökande

Förslaget innebär att ansöknings- och prövningsförfarandet kan förenklas för vissa ärenden. En förenkling sker genom att vissa typer av ansökningar som idag prövas enligt förordning 2015:517, i stället prövas utifrån andra förutsättningar enligt förordning 2019:525.

För stöd till laddningspunkter som ska användas för laddning av organisationers verksamhetsfordon kommer inte klimatnytta i det enskilda fallet att vara avgörande. Det innebär större möjligheter att beviljas stöd för verksamheter som har korta årliga körsträckor, eller av andra skäl har svårt att visa styrkta

²² Skr. 2023/24:59.

²³ Se exempelvis beskrivning av behov av minskning av luftutsläpp i luftvårdsprogrammet: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/internationellt-arbete-med-luft/nationellt-luftvardsprogram/> (hämtat 2024-03-20).

beräkningar om varaktig utsläppsminskning som laddinfrastrukturen förväntas leda till.

Den sökande är inte begränsad till särskilda omgångar, vilket bland annat underlättar för sökanden att kunna lämna in ansökan i nära tid till den tidpunkt när investeringen planeras, vilket påverkas av olika förutsättningar såsom säsong, styrelsebeslut med mera.

4.2.2 Vem kan söka stödet?

Tabell 8 visar vilka som kan söka stödet och vilka användarna av laddinfrastrukturen kan vara.

Tabell 8. Målgrupper för stödet enligt förordning 2019:525.

Icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar	
Vem laddar	Till exempel boende, anställda, hantverkarföretag, budbilsfirmor, taxiföretag, transportföretag, åkeriföretag vid lastbilscentral, hotellgäster och campinggäster.
Vem söker	Fastighetsägare, bostadsrättsföreningar, samfälligheter, verksamhetsutövare eller någon annan med särskild rätt till fastigheten.
Fordonstyper	Privatägda fordon och verksamhetsfordon (tunga och lätta elfordon).

Laddinfrastruktur som är tillgänglig för en begränsad grupp av allmänhet inkluderas för att möjliggöra stöd till laddinfrastruktur på gästparkeringar som används av besökare, till exempel vid utflyktsmål, hotell eller campingar. Sådan laddinfrastruktur kan komplettera den publika laddinfrastrukturen, till exempel på platser där en användare vistas en längre tid men sällan och/eller oregelbundet.

Laddning vid gästparkeringar kommer enligt förslaget också att kunna samnyttjas av besökande och boende, eller för laddning av verksamhetens egna och anställdas privata fordon. Sker prövning enligt GBER måste dock laddinfrastrukturen vara tillgänglig på lika villkor för hela användargruppen.²⁴

4.2.3 Hur ansökningar prövas

Sökande som inte ska prövas som företag prövas enbart enligt bestämmelserna i förordning 2019:525. Tabell 9 visar uppdelningen i prövningsförfarande samt de föreslagna stödnivåerna.

²⁴ Se artikel 36a punkt 8 GBER.

NATURVÅRDSVERKET

Tabell 9. Prövning enligt statsstödsregelverket.

Typ av organisation	Företag			Bostadsrättsföreningar, stiftelser och annan verksamhet som inte räknas som företag.
EU-regelverk	Statsstödsregelverk - möjliga prövningsalternativ vid stöd till företag			Statsstödsregelverk tillämpas inte
	GBER Artikel 36a p. 4 (konkurrensetsatt anbudsförfarande)	GBER Artikel 36a p. 6	De minimis-förordningen	
Tillåtna stödnivåer enligt EU-regelverk	100 %	20 % till stort företag 40 % till medelstort företag 50 % till litet företag	100 % med takbelopp för totalt stöd enligt de minimis-förordningen.	
Stödnivåer enligt lösningsförslag	Begränsning regleras genom utlysningsskriterier	Max 20 % till stora företag. Max 40 % till medelstora företag. Max 50 % till små företag. Maxbelopp 15 000 kr t.o.m. 23 kW AC-laddning. Inget maxbelopp över 23 kW vid AC-laddning eller för DC-laddning.	Max 50 % Maxbelopp 15 000 kr t.o.m. 23 kW AC-laddning. Inget maxbelopp från 23 kW vid AC-laddning eller för DC-laddning.	Max 50 % Maxbelopp 15 000 kr t.o.m. 23 kW AC-laddning. Inget maxbelopp från 23 kW vid AC-laddning eller för DC-laddning

Nedan illustreras två exempel för hur olika tänkbara aktörer provas i lösningsalternativet (se tabellerna 10 och 11 nedan). Det ena typfallet illustrerar ansökningar från aktörer som *inte* provas enligt statsstödsregler, det andra olika typer av ansökningar som gör det.

Tabell 10. Typfall - sökande som inte bedöms som företag enligt statsstödsregelverket och därmed inte faller under statsstödsregelverket.

Vem laddar	Boende	Kommunens hemtjänst
Vem söker	Bostadsrättsförening	Kommun
Fordonstyper	Privata bilar	Hemtjänstfordon
Regelverk	Prövning endast enligt förordning 2019:525.	

Tabell 11. Typfall - Sökande som enligt statsstödsregelverket bedöms som företag och därmed faller under statsstödsregelverket.

Vem laddar	Anställda vid företaget.	Taxifirman.	Företaget som söker.	Boende.	Besökande som nyttjar parkering reserverad för besök.	Besökande som nyttjar gästparkering med tillfälligt p-tillstånd.
Vem söker	Budbilsfirma	Taxifirma	Transportfirma	Fastighetsägare	Fastighetsägare	Museum
Fordonstyper	Privata bilar	Taxibilar	Budbilar och lastbilar	Privata bilar	Privata bilar	Privata bilar
Regelverk	Prövning enligt förordning 2019:525 samt statsstödsregelverk.					
Behovsutredning	Behovsutredning krävs inte enligt GBER.				Behov ska utredas genom offentligt samråd eller oberoende marknadsundersökning vid prövning enligt GBER.	

4.2.4 För- och nackdelar med lösningsalternativ 1

Mycket talar för att det är resurseffektivt att pröva stöd till icke-publik laddinfrastruktur inom en stödordning, oavsett användare och typ av fordon som ska laddas. Lösningen bör stimulera utbyggnadstakten av laddinfrastruktur. Fler åtgärder och organisationstyper kan berättigas stöd.

Förslaget innebär en förenkling för vissa sökande och av vissa bedömningar jämfört med nollalternativet, som för stödgivning till laddinfrastruktur för verksamhetsfordon och av underlag som den sökande kommer att behöva redovisa i ansökan. Ändringen ger förutsättningar för att ledtiden från ansökan till beslut kan hållas kort. Ändringen tillgodoser i möjligaste mån marknadens behov, där omfattningen av vad som behöver redovisas i ansökan är begränsad till vad som är nödvändigt.

Utformningen bedöms innebära att laddinfrastrukturen i högre grad kan anpassas utifrån den sökandes behov i stället för att den sökande behöver separera eller avgränsa sina installationer för att passa utformningen av ett stödsystem.

Kommunikationsmässigt finns fördelar. Det blir en förhållandevis ren gränsdragning mellan de två stöden inom Klimatklivet. Det minimerar också antalet olika stödformer till icke-publik laddinfrastruktur och möjliggör ”en väg in” för den typen av ansökningar hos Naturvårdsverket. Utmaningarna med att förklara skillnaderna mellan de stöd som olika myndigheter hanterar kvarstår dock.

För laddning vid gästparkeringar finns det viss risk för problem vid gränsdragning gentemot stödet till publik laddinfrastruktur enligt förordning 2015:517.

Vägledning och e-tjänstens utformning är viktig för att minimera otydlighet.

Genom att fler kan söka ökar också antalet ansökningar, vilket innebär ökad arbetsbelastning hos Naturvårdsverket. Fler ansökningar och ökad fördelning av medel leder till ökat behov av systematik och kontroller. För närvarande finansieras

stödet av EU:s återhämtningsfond, vilket medför höga krav på dokumentation i ärendehantering.

Prövning av fler typer av ansökningar och en större mängd innebär behov av förändringar i arbetssätt och en utveckling av IT-stöden på Naturvårdsverket. Detta är dock nödvändigt oavsett om förordningsändringar genomförs, eftersom antalet ansökningar har ökat kraftigt sedan stödet infördes. Befintliga IT-stöd är inte anpassade för nuvarande volymer.

Prövning av ansökningar enligt GBER kräver en högre grad av kvalificerad handläggning. Med en revidering i enlighet med GBER och införandet av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande blir det ett mer komplicerat system, med en mer krävande handläggning i dessa delar. Detta sker dock oavsett alternativ, eftersom samtliga lösningar som övervägts innebär anpassning mot GBER och att konkurrensutsatt anbudsförfarande möjliggörs.

4.3 Lösningalternativ 2: Förtydligat stöd för boende och anställda

Det som här kallas alternativ 2 bedöms som den lösning som innebär minsta möjliga förändring, för att anpassa förordningen mot statsstödsregelverket och samtidigt kunna utforma det för möjligheten till ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Förslaget innehåller en viss justering av målgrupp för laddningen, detta i syfte att tydliggöra nuvarande gränsdragning mot annat stöd. Likt lösningalternativ 1 ger denna lösning möjlighet att ge stöd till laddinfrastruktur för boende och anställda hos fastighetsägare med stora fastighetsbestånd.

4.3.1 Gråzonen som följer av ”i huvudsak” tas bort

I detta alternativ finns inte rekvisitet *i huvudsak* med. Laddningspunkterna ska med andra ord endast användas av boende och anställda. Rekvisitet tas bort i syfte att tydliggöra vilka stödet är avsett för och komma till rätta med svårigheten att fastställa när stödet kan anses att i huvudsak bidra till laddning för boende och anställda.

En konsekvens är att det inte längre blir möjligt med ett visst samnyttjande av laddningspunkten, eftersom laddning för andra än boende och anställda utesluts.

4.3.2 Vem kan söka stödet?

Stödmöjligheterna för icke-publik laddinfrastruktur ökar för vissa genom anpassningen mot GBER. Möjligheterna till stöd enligt förordning 2019:525 minskar samtidigt för andra grupper genom att rekvisitet *i huvudsak* tas bort. Samtidigt tydliggörs det att de i stället provas enligt förordning 2015:517. Tabell 12 visar vilka sökande och användare som stödet riktar sig till i alternativ 2.

Tabell 12. Ett förtydligad stöd till boende och anställda.

Indelning	Icke-publikt enbart för boende	Icke-publikt enbart för anställda
Vem laddar	Boende i bostäder.	Anställd personal.
Vem söker	Fastighetsägare, bostadsrättsföreningar och samfälligheter.	Arbetsgivare och fastighetsägare.
Fordonstyper	Privatägda fordon (lätta elfordon).	

4.3.3 Hur ansökningar prövas

Prövning i lösningsalternativ 2 sker som i lösningsalternativ 1, det vill säga så som beskrivs i avsnitt 4.2.3 och Tabell 9. Det sker enligt förordning 2019:525 och i tillämpliga fall statsstödsregelverket. Även stödnivåerna är desamma och följer likt prövningen i övrigt av vilken organisation som söker.

Stöd till laddinfrastruktur som omfattas av förordning 2015:517 påverkas inte i detta lösningsalternativ. Laddinfrastruktur som ska användas i annat syfte än för laddning av boendes och anställdas privata fordon faller in under förordning 2015:517, oavsett grad av användning.

4.3.4 För- och nackdelar med lösningsalternativ 2

Alternativet innebär en mindre förändring jämfört med alternativ 1. Även om förslaget bedöms leda till att stödmöjligheterna för icke-publik laddinfrastruktur ökar något för vissa bedömer Naturvårdsverket att resursbehovet för att genomföra förändringen inte står i proportion till nyttan.

Det krävs även i denna lösning ett arbete med att anpassa IT-stöd, vägledning och handlägningsprocesser. Även med denna lösning behöver Naturvårdsverkets e-tjänst och ärendehanteringssystem anpassas för att kunna ta emot ansökningar genom konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Krav på behovsutredning kommer inte att vara aktuellt för någon ärendetyp, eftersom den laddinfrastruktur som stödet omfattar endast riktar sig till en definierbar krets av användare, inte till allmänheten.

Användningen blir mindre flexibel och färre sökanden omfattas än i alternativ 1. Stödet är tydligt riktat mot laddning för boende och anställda. Fördelen av det är att det blir tydligt, men nackdelen är att laddinfrastrukturen inte kan komma till användning för andra.

Alternativ 2 bedöms främja utbyggnaden, men i otillräcklig utsträckning i förhållande till behovet av utbyggnad och nödvändiga anpassningar av IT-stöd.

4.4 Andra alternativ som övervägts

Naturvårdsverket har under arbetet också övervägt två ytterligare lösningsalternativ. En lösning som tidigt övervägdes utgick från en gränsdragning mellan stödsystem utifrån maximal tillförd effekt (kW) från en laddningspunkt,

med önskat syfte att förenkla för vissa sökande. En sådan lösning uteslöts eftersom en gräns i effekt inte är i linje med aktörernas behov och tekniska förutsättningar.

Att särskilja stöd utifrån effekt (kW) skulle innebära att förordning 2019:525 skulle omfatta stöd till laddinfrastruktur oberoende av användargrupp, liksom förordningen 2015:517. Laddning med låga effekter är intressant även för tunga fordon. Att sätta en gräns utifrån effekt skulle därför leda till att laddinfrastruktur för tunga fordon omfattades av ytterligare ett stödsystem.

Den som vill söka stöd bör uppfatta en stödform utifrån hur ansökan ska lämnas in, inte utifrån den förordning som ansökan prövas mot. Att det sker en anpassning i relation till hur de sökande uppfattar stödet var också en signal från flera aktörer som medverkade i de dialoger som genomförts med berörda branscher. Gränsdragning utifrån effekt bedöms inte innebära en förenkling utifrån sökandes perspektiv.

Ytterligare en lösning som övervägts är att utforma stödet enligt det vi här kallat alternativ 2, med ett stöd inriktat på endast laddning för boende och anställda, men med tillägget att öppna upp för stöd även till laddning vid gästparkeringar. En sådan utformning skulle utesluta möjligheten till förenkling av stöd för laddning avsedd för verksamhetsfordon. Naturvårdsverket valde att inte utreda detta alternativ vidare. Baserat på de kontakter som handläggare vid Naturvårdsverket har haft med aktörer finns det behov av att kunna söka stöd för laddning vid gästparkeringar.

Laddning vid gästparkeringar kräver behovsutredning i ärenden som prövas mot GBER. Eftersom gästparkeringar inte förväntas svara för en större del av ansökningsvolymen bedöms de ökade resurser som skulle behövas inte motsvara nyttan med att enbart inkludera denna mindre grupp av sökande. De omfattande förändringar i hanteringen av stödet som skulle krävas gör det rimligt att vid en ändring av stödet också inkludera andra aktörer och laddtyper.

4.5 Jämförelse av alternativen

4.5.1 Prövning enligt GBER möjliggörs i båda alternativen

Både alternativ 1 och 2 är utformade för att möjliggöra för fler att kunna söka och erhålla stöd för laddinfrastruktur. Genom båda alternativen ges organisationer med stora fastighetsbestånd möjlighet att beviljas stöd i större utsträckning än idag. Båda lösningsalternativen medger prövning enligt GBER. De har också gemensamt att författningsändringen ger myndigheten möjlighet att utforma konkurrensutsatt anbudsförfarande parallellt med löpande intag av ansökningar.

Båda förslagen innebär en minskad gränsdragningsproblematik mot förordning 2015:517. Skärningen av vilka som är stödberättigade enligt 2019:525 skiljer sig däremot mellan de båda alternativen.

4.5.2 Jämförelse av tydlighet och flexibilitet

Alternativ 1 åstadkommer en tydligare gränsdragning än alternativ 2. Till exempel kan målgruppen för laddinfrastruktur som en fastighetsägare installerar för vara andra än boende och anställda, såsom budbilsfirmor eller hantverkarföretag som har behov av fordon i sin verksamhet.

Flexibilitet i användningen av laddningspunkten bedöms vara större i alternativ 1 än i alternativ 2. Detta eftersom möjligheten till samnyttjande av andra än boende och anställda inte finns i alternativ 2.

Jämfört med nollalternativet, det vill säga att inte göra någon ändring alls, bedöms fördelen med alternativ 2 vara att skillnaderna mellan stödordningarna tydliggörs, vilket överväger nackdelen med att nyttjandemöjligheterna blir mer begränsade.

4.5.3 Jämförelse utifrån administration och marknadsbehov

Ur handläggarsynpunkt bedöms alternativ 1 bli tydligast vid tillämpning, jämfört med övriga lösningsalternativ som övervägts. Prövningsgrunderna kommer att vara tydligare. Alternativ 1 innebär en relativt tydlig gränsdragning att vägleda sökande utifrån, eftersom det kommer vara den publika laddinfrastrukturen som hanteras separat och i samma förfarande som tidigare.

Prövningen av ansökningar bedöms bli mer likvärdig i alternativ 1. En anledning är att utsläppsberäkningar för enskilda ansökningar för icke-publik laddning inte längre kommer att ligga till grund för prövningen. Alternativ 1 kan underlätta för verksamheter som har en fordonsflotta som har behov av icke-publik laddinfrastruktur med både normal- och snabbladdning, det vill säga både låga och höga laddningseffekter. Sådana aktörer kan lämna in en samlad ansökan som täcker in flera effektnivåer (kW) och kommer inte att begränsas av svårigheter i att redovisa klimatnytta för en sådan åtgärd.

Alternativ 1 bedöms möta behovet av ett enkelt stödsystem för både icke-publik laddinfrastruktur och depåladdning. Samtidigt har branschaktörer framfört en önskan om att frågå även en alltför rigid uppdelning mellan icke-publik och publik laddning, med motiveringen att nyttjandegrad och lönsamhet skulle öka med mer flexibilitet avseende av vem och hur olika typer av laddinfrastruktur kan nyttjas. Naturvårdsverket anser dock att GBER ställer upp hinder för flexibel laddning som möjliggör både publik och icke-publik användning, då artikel 36a punkt 8 innebär att laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ska tillhandahållas på icke-diskriminerande villkor. Naturvårdsverket tolkar bestämmelsen som att det inte är möjligt att exempelvis begränsa allmänhetens tillgång till laddningspunkten till vissa tider då den används icke-publikt, utan att tillträdet ska vara icke-diskriminerande vid alla tidpunkter.

4.5.4 Ansvaret för tung trafik i alternativen

Naturvårdsverket har i budgetunderlaget för 2025–2027 föreslagit att Energimyndigheten ska ges ett tydligare uppdrag för laddinfrastruktur avsedd för

tung trafik, medan Naturvårdsverket behåller stödet för den lätta trafiken inom Klimatklivet.

Det kan finnas fördelar med ett nischat stöd som avser tung trafik, då författningen kan anpassas helt utifrån specifika behov av effekter (kW), kostnader eller genomförandetid för en investering. Det har i dialoger med intresseorganisationer framkommit förslag om en stödordning som kombinerar stöd för investeringar i tunga fordon tillsammans med laddinfrastruktur för tung trafik.

Vid behov av alternativa lösningar, med en annan gränsdragning mellan olika myndigheters stödgivning, behöver sådana lösningar utredas ytterligare. Det skulle innebära en större och mer omfattande ändring av författningar än de alternativ som övervägts här.

Alternativ 1 inkluderar stöd till laddinfrastruktur för tunga fordon och bedöms vara den lösning som bäst svarar mot uppdraget. Att samla stöd till icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar inom en förordning och hantera det stödet inom en myndighet bedöms främja icke-publik laddinfrastruktur. Handläggare på Energimyndigheten har ställt sig positiva till en sådan utformning, i relation till befintliga stöd och deras uppdrag att samordna laddinfrastruktur.

4.5.5 Lösningalternativ 1 bidrar till ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur

Naturvårdsverket bedömer sammanfattningsvis att alternativ 1 är det förslag som bäst möjliggör ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur och åstadkommer den önskvärda förändringen. I nästkommande kapitel sammanfattas Naturvårdsverkets förslag till regeringen.

5. Naturvårdsverkets förslag

I det här kapitlet presenteras förslag till regeringen som syftar till att möjliggöra ett mer effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur.

5.1 Ändrad gränsdragning mellan Naturvårdsverkets stödordningar

Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att förordning 2019:525 ändras så att bidragsberättigade åtgärder innefattar laddinfrastruktur som används av en bestämd krets av användare samt laddinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten, men där användandet är begränsat till en viss allmän användargrupp, såsom kunder och besökande. Avgränsningen föreslås formuleras så att bidraget endast får ges till laddningspunkter som inte är avsedda för publik användning, som enligt förslaget definieras som laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten utan att tillträdet är begränsat till en viss allmän användargrupp.

Motivering

Utöver att öka möjligheten till stöd för organisationer med stora fastighetsbestånd ger förslaget också utrymme för stöd till många olika typer av verksamheter som behöver laddinfrastruktur för att ställa om till eldrivna verksamhetsfordon. Förslaget öppnar också upp för stöd till laddinfrastruktur för besökande vid gästparkeringar, som komplement till den publika laddinfrastrukturen. Nuvarande begränsning avseende användning för i huvudsak boende och anställda tas därmed bort, vilket möjliggör användning för en vidare användargrupp.

Genom att utforma ett stödsystem som omfattar all icke-publik laddinfrastruktur begränsas den sökande inte utifrån effekt eller de fordonstyper för vilka laddinfrastrukturen ska användas. Förordning 2015:517 föreslås fortsatt omfatta den laddinfrastruktur som inte kan erhålla stöd enligt förordning 2019:525, primärt publik laddinfrastruktur och laddinfrastruktur med annan laddteknik än den som faller inom förordning 2019:525.

När företag ansöker om bidrag kommer det att vara möjligt att pröva ansökan mot GBER eller de minimis-förordningen. Vilket av dessa som är mest fördelaktigt för ett sökande företag beror på omständigheterna i det enskilda fallet. För ett stort eller medelstort företag kan det vara mer förmånligt att prövas via GBER om företaget avser att installera ett stort antal laddningspunkter, medan det kan vara mer förmånligt att prövas via de minimis-förordningen om det rör sig om ett mindre antal laddningspunkter, eftersom det möjliggör högre stödnivåer. För att

uppnå transparens och likabehandling i handläggningen finns det skäl att fastställa när stöd ska ges genom GBER respektive de minimis-förordningen.

Eftersom GBER specifikt reglerar stödgivning till investeringar i laddningsinfrastruktur bedömer Naturvårdsverket att GBER bör tillämpas i första hand. Detta trots att det kan vara mer fördelaktigt för en sökande om de minimis-förordningen tillämpas.

Gästparkeringar bör enligt Naturvårdsverkets uppfattning vanligtvis tillhandahålla ett mindre antal laddningspunkter som nyttjas i begränsad utsträckning. Det innebär att de i utformning och till användning har mer gemensamt med icke-publik laddinfrastruktur än publik. När en ansökan rör laddning på gästparkeringar bör avsteg kunna göras från huvudregeln att tillämpa GBER och istället tillämpa de minimis-förordningen. Naturvårdsverket bedömer att behovet av behovsutredning är begränsat när en åtgärd avser gästparkering och ser en fördel i om sådana ansökningar kan hanteras utan att sökanden ska behöva uppfylla kravet på behovsutredning enligt artikel 36a punkt 10 GBER.

5.2 Införande av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande

Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att förordning 2019:525 kompletteras med en bestämmelse som möjliggör prövning genom konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Naturvårdsverket föreslår även en möjlighet att, vid tillämpning av konkurrensutsatt anbudsförfarande, begränsa vissa bestämmelser i förvaltningslagen om kommunikation, partsinsyn och komplettering av underlag. Förslaget ger utrymme för Naturvårdsverket att ange särskilda krav om vad ansökan ska innehålla när konkurrensutsatt anbudsförfarande tillämpas.

Motivering

Naturvårdsverket bedömer att det är möjligt att utforma konkurrensutsatta anbudsförfaranden som följer av artikel 36a GBER för stöd till den typ av laddinfrastruktur som förslaget omfattar och som beskrivs i avsnitt 5.1. Det konkurrensutsatta anbudsförfarandet ställer dock krav på handläggningsförfarandet och även avsteg från den löpande ansökningsprocessen.

Ett konkurrensutsatt anbudsförfarande kräver en tydlig kommunikationsinsats inför varje utlysning där fastställda kriterier publiceras. En e-tjänst behöver också anpassas för att kunna hantera de ansökningar som kommer in genom en separat utlysning, med de särskilda bedömningsgrunder som krävs vid ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Sammantaget innebär det en hantering som är resurskrävande i förhållande till stödgivning som sker genom löpande ansökningsförfarande.

Naturvårdsverket ser en risk i att nyttan med ett konkurrensutsatt anbudsförfarande inte står i proportion till den arbetsinsats som krävs för genomförandet. För att säkerställa att nyttan står i proportion till kostnaderna för ett konkurrensutsatt

NATURVÅRDSVERKET

anbudsförfarande föreslår vi att förordningen ger Naturvårdsverket möjlighet att avgöra i vilka fall det är lämpligt att komplettera ordinarie ansökningsförfarande med en utlysning för prövning genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. I den avvägningen behöver hänsyn tas till omställningstakten. En bedömning bör innefatta om en sektor eller ett geografiskt område är i särskilt behov av stöd och av högre stödandel för att en effektiv utbyggnadstakt ska uppnås.

För att upprätthålla ett konkurrensutsatt anbudsförfarande med en effektiv konkurrens om stödet bör Naturvårdsverket få möjlighet att inför varje prövningstillfälle utvärdera och bedöma vilka krav och urvalskriterier som behöver ställas upp, och vid behov justeras, inför ett prövningstillfälle. Om det i förordningen anges kriterier, samt hur urval och begränsning ska ske, ges ingen möjlighet till justeringar om det visar sig att en effektiv konkurrens inte kan uppnås. Därför föreslås en flexibel utformning som säkerställer att principerna för ett konkurrensutsatt anbudsförfarande upprätthålls.

För att fortsatt kunna tillämpa sekretess för affärshemligheter mellan parterna under ett konkurrensutsatt anbudsförfarande behövs ett undantag från rätten till partsinsyn. Naturvårdsverket föreslår därför att möjligheten till partsinsyn enligt 10 § förvaltningslagen ska begränsas.

Eftersom syftet med det konkurrensutsatta anbudsförfarandet är att stöd ska fördelas genom effektiv konkurrens mellan samtliga sökanden behöver det finnas klara spelregler för samtliga. Alla sökanden ska behandlas lika och hanteringen ska präglas av transparens och tydlighet. För att uppnå detta behöver Naturvårdsverket, i ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, kunna begränsa en enskilds möjlighet att komplettera, förtydliga eller rätta en inlämnad ansökan eller handlingar som lämnats in tillsammans med ansökan. Det bör därför införas en bestämmelse som innebär att en sökande endast om Naturvårdsverket tillåter eller begär det får rätta, förtydliga eller komplettera en ansökan eller en handling som lämnats in tillsammans med ansökan.

Vid konkurrensutsatt anbudsförfarande kan andra underlag än vad som normalt begärs in med ansökan behöva inhämtas. Naturvårdsverket föreslår därför att ett sådant undantag från vad ansökan ska innehålla skrivs in i förordningen.

Enligt 25 § förvaltningslagen (2017:900) ska en myndighet innan den fattar beslut i ett ärende underrätta den som är part om allt material av betydelse för beslutet och ge parten tillfälle att inom en bestämd tid yttra sig över materialet, om det inte är uppenbart obehövligt. Det bör införas en bestämmelse i förordningen som innebär att Naturvårdsverket inte ska tillämpa 25 § förvaltningslagen i ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Regleringen får genom förslaget en utformning som motsvarar den som gäller på upphandlingsområdet, se till exempel 1 kap. 3 a § lagen (2016:1145) om offentlig upphandling.

5.3 Förslag till ändrade stödnivåer

Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att stödnivåerna fastställs till nivåer enligt nedan:

De aktörer som endast provas enligt förordning 2019:525 (och inte mot GBER eller de minimis-förordningen) kan som mest beviljas 50 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det högsta möjliga bidragsbeloppet per laddningspunkt är dock begränsat till 15 000 kronor när det gäller laddningspunkter för växelströmsladdning med en effekt som är högst 23 kW. Det föreslås inget högsta möjliga bidragsbelopp för laddningspunkter med högre effekt än 23 kW eller för laddningspunkter för likströmsladdning.

De aktörer som provas mot de minimis-förordningen kan som mest beviljas 50 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det högsta möjliga bidragsbeloppet per laddningspunkt är begränsat till 15 000 kronor när det gäller laddningspunkter för växelströmsladdning med en effekt som är högst 23 kW. Det föreslås inget högsta möjliga bidragsbelopp för laddningspunkter med en högre effekt än 23 kW eller för laddningspunkter för likströmsladdning.

De aktörer som provas enligt artikel 36a punkt 6 GBER kan som mest beviljas 20 procent av de stödberättigande kostnaderna om sökanden är ett stort företag, 40 procent om sökanden är ett medelstort företag och 50 procent om sökanden är ett litet företag. Det högsta möjliga bidragsbeloppet per laddningspunkt är begränsat till 15 000 kronor när det gäller laddningspunkter för växelströmsladdning med en effekt som är högst 23 kW. Det föreslås inget högsta möjliga bidragsbelopp för laddningspunkter med en högre effekt än 23 kW eller för laddningspunkter för likströmsladdning.

För de aktörer som provas mot artikel 36a punkt 4 GBER (konkurrensutsatt anbudsförfarande) anpassas möjlig stödandel till varje utlysning. En hög andel lämnas endast vid särskilda skäl. En viss del egenfinansiering bör alltid eftersträvas. Inget högsta möjliga bidragsbelopp föreslås.

Motivering

Naturvårdsverket har i dialoger med andra myndigheter och branschaktörer uppfattat höga stödandelar som mindre betydelsefulla än en enkel stödform som möjliggör korta ledtider och snabba besked.

Analyser av beviljade stödbelopp under 2020–2023 har visat att dessa hittills underskrider maxbeloppet per laddningspunkt för en majoritet av de ansökningar som beviljats. Stödet beviljas idag i huvudsak för effekter upp till och med 22,2 kW AC. Av det skälet ser Naturvårdsverket ingen anledning att ändra maxbeloppet för denna typ av laddningspunkt.

Naturvårdsverket har inte identifierat något skäl till att höja den stödandel som en sökande som mest kan beviljas.

Behov av ändrade stödnivåer har inte framförts vid de dialogmöten som Naturvårdsverket har hållit med externa aktörer och med Energimyndigheten. Det

förslag som Naturvårdsverket lämnar kommer dock att generera ansökningar avseende andra typer av laddningspunkter, som i många fall är dyrare än de med lägre effekter. Naturvårdsverket föreslår därför en begränsning endast i stödnivå och inte av maxbelopp för laddningspunkter för växelströmsladdning med högre effekter (det vill säga högre än 23 kW) samt laddningspunkter för likströmsladdning.

Laddningspunkter för växelströmsladdning med effekter till och med 22,2 kW utgör en stor del av de investeringar som beviljats stöd och där bedöms beloppsgränsen 15 000 kronor per laddningspunkt fortfarande ligga på rätt nivå. För att täcka in dessa effekter föreslås beloppsgränsen alltså tillämpas på laddningspunkter för växelströmsladdning med effekter på till och med 23 kW. Högre kostnader förväntas vara aktuella vid installation av laddningspunkter för likströmsladdning och laddningspunkter för växelströmsladdning med högre effekter än 23 kW. För sådana laddningspunkter är det därför rimligt att begränsa maximal stödandel, men däremot inte stödbelopp.

För bidragsgivning enligt konkurrensutsatt anbudsförfarande bedömer Naturvårdsverket att det är rimligt att inte specificera stödnivån i förordningen utan att ha en flexibilitet i varje utlysning, och bestämma en lämplig stödnivå utifrån hur förutsättningarna ser ut vid en aktuell utlysning. Det underlättar för Naturvårdsverket att inom det konkurrensutsatta anbudsförfarandet anpassa utlysningar och stödnivåer till rådande teknik- och kostnadsutveckling.

5.4 Särskilda krav för stöd till laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten

Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att kravet på icke-diskriminerande tillträde för användare m.m. i artikel 36a punkt 8 GBER ska anges som villkor för beslutet att bevilja ansökan.

Naturvårdsverket föreslår att sökanden ska styrka behovet av stöd enligt artikel 36a punkt 10 och 11 GBER genom en oberoende marknadsundersökning.

Motivering

Krav avseende icke-diskriminerande tillträde för användare m.m. ska ställas som villkor för beslutet att bevilja ansökan

Naturvårdsverket föreslår inte någon förordningsändring för att uppfylla kravet i artikel 36a punkt 8, om att laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten ska ge icke-diskriminerade tillträde för användare, inbegripet användarvillkor, samt att avgifter som tas ut av andra än stödmottagaren eller stödmottagarna ska motsvara marknadspriserna. I förordning 2015:517 finns inte heller någon bestämmelse som genomför bestämmelsen enligt artikel 36a punkt 8. Vid stödgivning inom förordning 2015:517 ställs villkor motsvarande

bestämmelsen i artikel 36a punkt 8, i beslutet att bevilja stöd. Naturvårdsverket föreslår att liknande villkor även ska ställas i beslut att bevilja stöd enligt förordning 2019:525, till laddningspunkter som ska vara tillgängliga för allmänheten. Om en sökande inte efterlever villkoret finns det möjlighet för Naturvårdsverket att återkräva bidraget enligt 19 och 20 §§ jämte 17 § 3 förordning 2019:525.

Sökanden ska styrka behovet av stöd genom en oberoende marknadsundersökning

Naturvårdsverket föreslår att kravet på att fastställa behovet av stöd till en laddningspunkt som är tillgänglig för allmänheten vid prövning enligt artikel 36a punkt 10, ska styrkas genom en oberoende marknadsundersökning. Behovsutredningen kommer att behöva anpassas till typen av laddinfrastruktur och de förväntade användarna. Därför bedöms det vara mest resurseffektivt att ansvaret för att visa på behovet läggs på den sökande. Det kan finnas intresse för branschorganisationer att samordna sådana marknadsundersökningar för sina medlemmar. På så sätt kan kostnaderna för att genomföra en sådan undersökning hållas nere i varje enskilt ärende. Naturvårdsverket anser att en marknadsundersökning kan vara oberoende även om det är en sökande som initierar den, såvida den som genomför marknadsundersökningen är oberoende i förhållande till den sökande.

Kravet på behovsutredning gäller inte om rena elfordon utgör mindre än tre procent av det i Sverige totala antalet registrerade fordon i samma kategori. Baserat på 2023 års statistik innebär det att om åtgärden avser laddningspunkter för tunga lastbilar krävs inte någon oberoende marknadsundersökning. Kravet på behovsutredning gäller inte heller vid prövning enligt de minimis-förordningen.

Naturvårdsverket föreslår att skyldighet att styrka behovet av laddningspunkten genom en oberoende marknadsundersökning införs som en ny 9 c § i förordning 2019:525.

5.5 Förslag på övriga ändringar i förordning 2019:525

Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår:

- att det förs in två olika bestämmelser i förordning 2019:525 om vad en ansökan ska innehålla, utformade beroende på om installation utförts när ansökan ges in, eller om den inte utförts vid denna tidpunkt.
- att bidrag ska kunna ges inte bara till laddningspunkter av typ 2 eller Combo 2, utan även andra tekniska lösningar, under förutsättning att de utrustas i enlighet med teknisk specifikation som följer av europeisk standard.
- att ett krav på att laddningspunkter med en högsta effekt på 22 kW ska stödja smarta laddningsfunktioner införs i förordning 2019:525.

NATURVÅRDSVERKET

- att bidrag inte får ges till åtgärder som berättigar skattereduktion för grön teknik enligt inkomstskattelagen (1999:1229).
- en ny bestämmelse som ger rättsligt stöd att genomföra kontroller av sökanden i syfte att undersöka ekonomisk brottslighet, förekomst av ekonomiska oegentligheter eller organiserad brottslighet samt terrorisminblandning.
- att det i förordning 2019:525 förtydligas att kostnader för effektförsörjning ska vara bidragsberättigande.
- att sökanden ska visa att åtgärden är kostnadseffektiv.
- att det i förordning 2019:525 införs ett krav på att ett företags ansökan om bidraget ska innehålla uppgifter om företagets namn, antal anställda, årsomsättning och balansomslutning.
- att det i förordning 2019:525 ska anges att Naturvårdsverket prövar ansökningarna och beslutar om bidrag.
- att det inte ska krävas att åtgärden som bidraget avser ska vara utförd innan bidraget betalas ut. Det ska således vara möjligt att betala ut bidrag i förskott. Dock ska högst 75 procent av beloppet kunna betalas ut innan åtgärden slutförts. Bidrag ska därtill kunna betalas ut i omgångar, och inte enbart som ett engångsbelopp.
- att det införs ett formkrav för den begäran om utbetalning som sökanden ska ge in.
- att ränta vid återkrav ska betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att Naturvårdsverket framställt krav på betalning med grund i beslut om återkrav och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.

Motivering***Bestämmelser om vad en ansökan ska innehålla***

I ärenden där installationen inte utförts innan ansökan kommit in till Naturvårdsverket kommer vissa handlingar att kunna ges in först tillsammans med begäran om utbetalning. I ärenden där installationen redan utförts när ansökan kommer in ska alla handlingar i ärendet ges in tillsammans med ansökan. Ändringen är ett led i att börja handlägga ärenden där åtgärden införts innan ansökan kommit in till Naturvårdsverket i ett steg, i stället för i två steg som i nuläget. Innan handläggning i ett steg införs behöver dock ett sådant förfarande utredas i förhållande till möjligheten att överklaga beslut enligt 24 § förordning 2019:525. Ändringarna föreslås införas i 9 § och en ny 9 a §.

Bidrag ska kunna ges till laddningspunkter med andra tekniska lösningar än typ 2 och Combo 2

Förslaget innebär att det ska finnas förutsättningar för att ge stöd till laddningspunkter med andra tekniska lösningar än typ 2 och Combo 2 enligt standarderna EN 62196-2 och EN 62196-3. Naturvårdsverket anser dock att den tekniska lösningen fortsatt ska följa en teknisk specifikation som följer av europeisk standard.

Energimyndigheten har i uppdraget framfört vikten av att möjliggöra stöd till tekniska lösningar som följer andra EU-standarder än de två som nu finns beslutade. Därför föreslås en författningsändring som möjliggör en sådan tillämpning. I nuläget innebär ändringen ingen skillnad i hantering, men när nya standarder väl har beslutats kan ändringen öppna upp för stöd till exempelvis betydligt högre effekter, så kallat Megawatt charging system (MCS). Andra tekniska lösningar än laddningspunkter är dock inte stödberättigade enligt förordning 2019:525.

Smart laddning ska vara möjligt vid laddningspunkter med lägre effekt

Av artikel 36a punkt 13 följer att om stöd beviljas till utbyggnad av ny laddningsinfrastruktur som möjliggör överföring av el med en högsta uteffekt som understiger eller motsvarar 22 kW måste infrastrukturen kunna stödja smarta laddningsfunktioner. Av artikel 2.102e GBER följer att smart laddning är en laddningsfunktion där intensiteten i den el som överförs till batteriet justeras i realtid, utifrån information som tas emot genom elektronisk kommunikation. Smart laddning gör det möjligt att anpassa laddningen efter tillgången på el, genom att exempelvis reducera effekten under vissa tider eller att påbörja laddningen vid en senare tidpunkt.

Förslaget syftar till att genomföra motsvarande krav i artikel 36a punkt 13 GBER, och ska därför enbart gälla ärenden som prövas mot GBER. Kravet föreslås införas i 3 § förordning 2019:525.

Avgränsning i förhållande till skattereduktion för grön teknik

Förslaget innebär att hänvisningen till förordning (2017:1318) om bidrag till privatperson för installation av laddningspunkt till elfordon i 5 § 2 förordning 2019:525 ersätts av en hänvisning till skattereduktion för grön teknik enligt inkomstskattelagen (1999:1229). Förslaget är en konsekvens av att bidraget enligt förordning 2017:1318 ersatts av skattereduktion för grön teknik enligt inkomstskattelagen.

Rättslig grund för prövning av en sökandes ekonomiska och operativa förmåga

Naturvårdsverket får vid revisioner – bland annat från kommissionen – anmärkningar om att ytterligare kontroller av de sökande behöver göras för att undvika bedrägerier och andra oegentligheter med bidragsmedlen. Behov av att kunna kontrollera de sökande i större omfattning än vad som sker i nuläget har lyfts fram i samband med detta. Naturvårdsverket anser att det saknas rättsligt stöd för att genomföra mer omfattande kontroller av personuppgifter som kan ha koppling till lagöverträdelser. Sådana personuppgifter kan dock vara av vikt att inhämta för att upptäcka om företrädaren för en sökande utgör en risk för bidragsmedlen på grund av dennes inblandning i exempelvis ekonomisk eller organiserad brottslighet.

Den rättsliga grunden behöver utformas på ett sätt som ger möjlighet att avslå en ansökan om Naturvårdsverket bedömer att den sökande inte har ekonomisk och/eller operativ förmåga att leva upp till villkoren för stödet. Den nya bestämmelsen föreslås införas i en ny 5 a §.

Kostnader för effektförsörjning är bidragsberättigande

Om stöd till laddningspunkter med högre effekt kommer att handläggas inom förordning 2019:525 kommer det finnas behov av att kunna ge stöd till åtgärder som avser ellagring för effektförsörjning till laddningspunkten. När laddningspunkter har en högre effekt finns en större risk för att effektförsörjningen via elnätet är otillräcklig, vilket kan ersättas med kompletterande effektförsörjning genom ellager. Av artikel 36a punkt 3 GBER följer att investeringskostnader för lagringsenheter för lagring av el endast är stödberättigande om elen som lagras är förnybar. Naturvårdsverket vill understryka att det inte rör sig om kostnader för stora batterier som stödmottagaren kan använda till annat än laddningspunkten, utan endast lagringsenheter som installeras i syfte att minska laddningspunktens effektbehov. En närmare specificering av vad som är stödberättigande kostnader får lämnas i vägledning.

Förtydligandet avser den, enligt Naturvårdsverkets mening, redan nu befintliga möjligheten att ge stöd till effektförsörjning, vilket kan vara nödvändigt för att laddningspunkter med högre effekt ska fungera. Förtydligandet föreslås införas i 6 §.

Sökanden ska visa att åtgärden är kostnadseffektiv

Förslaget avser att begränsa risken för att stöd söks för en åtgärd som inte är kostnadseffektiv och säkerställa att den sökande har valt det bästa prisalternativet för kvalitetsmässigt jämförbara installationer. Naturvårdsverket anser att denna risk är särskilt stor när åtgärden avser en laddningspunkt för vilket det inte finns någon begränsning av högsta möjliga stödnivå, det vill säga laddningspunkter för växelströmsladdning med effekt högre än 23 kW samt laddningspunkter för likströmsladdning. När stödet avser åtgärder som utförts när ansökan kommer in till Naturvårdsverket föreslås kravet införas i en ny 9 a §. När stödet avser åtgärder som inte utförts när ansökan kommer in till Naturvårdsverket föreslås kravet införas i 15 §.

Företag ska ge in uppgifter om företagets storlek

Uppgifterna gör det möjligt att bedöma om företaget är litet eller medelstort, vilket kan vara nödvändigt för att avgöra berättigad stödnivå enligt artikel 36a punkt 6 GBER. Förslaget har samma utformning som 13 § förordning 2015:517 och föreslås införas i en ny 9 b §. Naturvårdsverket anser dock att bestämmelsen i 13 § förordning 2015:517 har vissa brister. Dels framstår det som att den ska tillämpas även när ett företag söker stöd genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande eller med stöd av de minimis-förordningen, trots att det i de fallen inte är nödvändigt att göra en bedömning av om företaget är ett litet eller medelstort företag. Dels ger den inte stöd för att begära in uppgifter om andra företag i sökandens koncern, vilket kan vara nödvändigt för att göra en bedömning av företagets storlek. Dels ger bestämmelsen inte stöd för att begära in uppgifter om företagets ägarstruktur, vilket krävs för att pröva omfattningen av ett enda företag enligt de minimis-förordningen.

Naturvårdsverket prövar ansökningarna och beslutar om bidrag

Förslaget speglar bättre Naturvårdsverkets uppgift än den nuvarande utformningen

av bestämmelsen, det vill säga att Naturvårdsverket prövar frågor om bidraget. Förslaget är utformat i enlighet med 16 § första stycket förordning 2015:517 och föreslås införas i 12 § förordning 2019:525.

Utbetalning i förskott samt i flera omgångar ska vara möjligt

I nuläget får ett bidrag inte betalas ut innan den åtgärd som bidraget avser har utförts. Bestämmelsen kan dock utgöra hinder vid större eller mer komplexa åtgärder, där genomförandet tar lång tid och sökanden därför kan ha behov av förskottsutbetalning. Sådana åtgärder förekommer i princip inte i nuläget. Om det ska finnas möjlighet att bevilja stöd till omfattande åtgärder bör det dock finnas möjlighet till förskottsutbetalning i enstaka fall. Dock får högst 75 procent av beloppet betalas ut innan en åtgärd har slutförts. Naturvårdsverket bedömer att det kan vara möjligt att reglera förskottsutbetalning genom villkor för beslutet, jämför 13 § 2 förordning 2019:525. Grundregeln bör dock, som i nuläget, vara att bidraget inte får betalas ut innan åtgärden utförts.

Bestämmelsen om förskottsutbetalning och delutbetalning är utformad i enlighet med 19 § första stycket förordning 2015:517 och föreslås införas i 14 § förordning 2019:525. Till följd av ändringen ska begränsningen i 8 §, att bidrag endast kan betalas ut som ett engångsbelopp, tas bort.

Formkrav för begäran om utbetalning

Ett formkrav för begäran om utbetalning skulle göra det tydligare när en sådan begäran ska anses ha kommit in till Naturvårdsverket. Att fastställa tidpunkten för när en begäran om utbetalning kommit in är avgörande för om bidraget ska betalas ut eller inte, varför ett förtydligande formkrav är angeläget. Begäran om utbetalning föreslås vara skriftlig, lämnas elektroniskt till Naturvårdsverket i det formulär som Naturvårdsverket anvisar. Ändringen föreslås införas i 15 § förordning 2019:525.

Ny reglering av ränta vid återkrav

Förslaget innebär att regleringen av ränta vid återkrav i 19 § förordning 2019:525 ändras för att likna den bestämmelse som finns i 23 § förordning 2015:517. Delar av bestämmelsen i förordning 2015:517, att ränta ska beräknas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav fattades, innebär dock praktiska svårigheter för Naturvårdsverket. Enligt myndighetens rutin för betalningskrav fakturerar Statens servicecenter sådana krav. Förfallodatum är på förhand reglerat och det finns inte utrymme för individuell anpassning av förfallodatum. För att rent praktiskt kunna hantera fordran på återbetalning, och fortsätta att administrera betalningskrav på det sätt som reglerats med Statens servicecenter, behöver räntan beräknas med början en månad efter det att Naturvårdsverket framställt krav på betalning.

5.6 Förslag på ändringar i förordning 2015:517

Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att:

- begreppet elfordon ska definieras i förordning 2015:517.
- att det inte ska ställas krav på placering av laddningspunkten i förordning 2015:517.
- bidrag ska kunna ges till laddningspunkter med uttag eller don som är utformade enligt andra tekniska lösningar än typ 2 eller Combo 2, under förutsättning att de utrustas i enlighet med teknisk specifikation som följer av europeisk standard.
- det ska införas ett formkrav avseende ansökan i förordning 2015:517.
- det ska finnas en möjlighet att kräva särskilt underlag i ansökan vid stödgivning genom konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- i ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska länsstyrelsen inte tillämpa bestämmelserna i 10 och 25 §§ förvaltningslagen (2017:900).

Motivering

Ny definition av elfordon

Naturvårdsverket ser behov av att, i likhet med i förordning 2019:525, föra in en definition av ”elfordon” i förordning 2015:517, med samma lydelse och innebörd. Begreppet förekommer i förordning 2015:517 utan att det definieras.

Krav på placering av laddningspunkt ska utgå

Av 10 § 3 förordning 2015:517 följer ett krav på att laddningspunkten ska placeras så att den kan anses bidra till en ändamålsenlig fördelning av laddningspunkter i det aktuella området. Naturvårdsverket bedömer att kravet endast är relevant för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. I dessa fall följer krav på behovsutredning genom offentligt samråd eller oberoende marknadsundersökning enligt artikel 36a.10 GBER. Naturvårdsverket anser att kravet på ändamålsenlig fördelning säkerställs genom behovsutredningen och att det därför inte behöver regleras särskilt. Kravet i 10 § 3 förordning 2015:517 bör därför utgå.

Bidrag ska kunna ges till laddningspunkter med uttag eller don som följer andra tekniska lösningar än typ 2 och Combo 2

Liksom i förordning 2019:525 anser Naturvårdsverket att det i förordning 2015:517 finns behov av att öppna upp för andra tekniska lösningar än typ 2 och Combo 2 enligt standarderna EN 62196-2 respektive EN 62196-3. Det finns redan i nuläget en möjlighet att ge stöd till laddningspunkter med andra tekniska lösningar än uttag och don, men när laddningspunkten är utrustad med uttag eller don finns ett krav på att dessa ska vara utformade i enlighet med typ 2 och Combo 2. Naturvårdsverket anser dock att den tekniska lösningen fortsatt ska följa en teknisk

specifikation som följer av europeisk standard. Ändringen föreslås införas i 10 a § förordning 2015:517.

Formkrav för ansökan

I likhet med i förordning 2019:525 bör det i förordning 2015:517 finnas formkrav för en ansökan, detta i syfte att minska administration och manuell hantering. Naturvårdsverket anser att det är lämpligt att kräva att ansökan ska lämnas elektroniskt och att länsstyrelsen ska ha möjlighet att anvisa om hur det elektroniska ansökningsförfarandet ska gå till. Ändringen föreslås införas i 11 § förordning 2015:517.

Möjlighet att kräva annat underlag i ansökan vid konkurrensutsatt anbudsförfarande

När stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande har Naturvårdsverket enligt 4 a § förordning 2015:517, möjlighet att använda andra urvalskriterier än de som anges i 4 §. Som en följd av att andra urvalskriterier används kan ansökan behöva innehålla annat underlag än vad som följer av 12 §. I nuläget saknar dock Naturvårdsverket stöd för att kräva att ansökan innehåller annat underlag. En ändring föreslås därför att införas i 12 § förordning 2015:517.

Förvaltningslagens regler om partsinsyn och kommunikation ska inte heller gälla hos länsstyrelsen, i ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande

I ärenden där stöd ges genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska Naturvårdsverket inte tillämpa reglerna om partsinsyn och kommunikation i 10 respektive 25 §§ förvaltningslagen (2017:900); detta enligt 17 b § förordning 2015:517. Bestämmelsen har införts för att kunna upprätthålla sekretess för affärshemligheter mellan de sökande under ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Regeln innebär att Naturvårdsverket inte kan lämna ut anbud och andra handlingar till andra sökande utan föregående sekretessprövning. Regeln är dock inte tillämplig hos länsstyrelsen, som också förvarar anbud enligt 11 § förordning 2015:517. För att upprätthålla sekretess för affärshemligheter, och därmed konkurrens, i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande behöver 17 b § även vara tillämplig hos länsstyrelsen.

5.7 Förslag till ikraftträdande

Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att ändringarna träder i kraft den 1 juli 2025. Ändringarna i förordning 2019:525 och förordning 2015:17 föreslås träda i kraft samtidigt.

Motivering

Den föreslagna tidpunkten för ikraftträdandet tar hänsyn till behovet av anpassningar i Naturvårdsverkets verksamhet samt till remittering av förslag. Förslaget tar hänsyn till att IT-system och e-tjänster behöver utvecklas innan ändringar träder i kraft. Med rådande ärendemängd finns därtill behov av att

hantera de ärenden som prövas enligt den befintliga förordningen innan en ny förordning blir gällande.

5.8 Finansiering av förslagen

Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverket föreslår att regeringen avsätter ytterligare 5 miljoner kronor årligen inom anslaget 1:16 (anslagspost 6, administration) för kostnader som uppstår till följd av föreslagna ändringar.

Motivering

Naturvårdsverkets nuvarande ekonomiska ramar rymmer vissa av de kostnader som uppstår med förslagen. Med förslagen kommer dock kostnaderna att öka för att hantera en ökad ärendemängd samt de ärenden som ska prövas enligt GBER och i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Utöver personalkostnader tillkommer avskrivningskostnader för IT-investering.

Naturvårdsverket kan finansiera en del av ändringarna genom befintliga anslag (1:16 avseende klimatinvesteringar samt förvaltningsanslaget). Dock bedömer Naturvårdsverket att nuvarande ramar inte fullt ut ger utrymme för den hantering och handläggning som krävs om ändringar ska genomföras.

5.9 Stödformer och reglering behöver ses över

Naturvårdsverkets bedömning

Naturvårdsverket bedömer att det behövs en översyn av stödformer och reglering för att underlätta för sökande av stöd och för samordning mellan myndigheter.

Motivering

Stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur hanteras idag av flera olika myndigheter. Att det är flera myndigheter som hanterar stöd, som ibland riskerar att täcka in samma typer av installationer, medför behov av samordning. Det finns också risk för dubbelfinansiering. Branschrepresentanter och myndigheter, inklusive Naturvårdsverket, upplever svårigheter med att navigera bland de många olika stödformerna. Det skapar också en otydlighet för dem som vill söka stöd. För att underlätta elektrifieringen kan det finnas skäl att se över om stöd till laddinfrastruktur kan lämnas enligt en och samma förordning. Det skulle kunna förbättra möjligheten att samordna stöd mellan myndigheter och förenkla för den sökande.

Energimyndigheten har föreslagit en översyn av de stöd som finns för utbyggnad av laddinfrastruktur. Naturvårdsverket delar uppfattningen att stödgivningen som helhet bör ses över.

NATURVÅRDSVERKET

I uppdraget till Naturvårdsverket har det inte ingått att de över ansvarsfördelningen mellan myndigheter eller att se över om stödformer kan samlas i färre stödordningar.

6. Konsekvenser av förslagen

I detta kapitel beskrivs konsekvenserna av förslagen. Det finns vissa svårigheter när det gäller att bedöma vissa konsekvenser, eftersom information och kunskap om behov och intresse från marknadsaktörer och andra delar av samhället är begränsad. Vi har inhämtat viss kunskap genom dialoger med externa aktörer och andra myndigheter har gett indikationer om hur aktörer kan komma att påverkas av förslaget. Våra analyser är fokuserade på det vi bedömer är centrala konsekvenser.

6.1 Övergripande konsekvenser av förslagen

Naturvårdsverkets förslag inkluderar ett antal förändringar, där de mest betydande i huvudsak avser:

- Nya möjligheter till stöd till företag som har behov av att göra flera investeringar; detta genom att prövning kan ske enligt artikel 36a i GBER.
- Utökade möjligheter att få stöd för utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur genom en ändring av vilka som får stöd enligt vilken stödordning. Stöd möjliggörs för fler genom att förordning 2019:525 föreslås innefatta icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar.
- Möjlighet att lämna stöd genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande i de fall särskild ekonomisk stimulans är motiverad och kan påskynda utbyggnaden av icke-publika laddinfrastruktur.
- Anpassade stödnivåer baserade på kostnader för laddningspunkters effekt.
- Förenklingar av ansökningsförfarandet och i handläggningen, i den mån det är möjligt givet statsstödsregler, och för att möjliggöra rättssäker prövning.
- Ökad möjlighet att ge stöd till ny, men beprövad, teknik enligt beslutad EU-standard.

Förslagen innebär att fler och en större bredd av aktörer kan söka stöd. Stöd möjliggörs också för fler typer av användargrupper.

Trots en del osäkerheter bedöms föreslagna ändringar som övervägande positiva. De bedöms möjliggöra ett mer effektivt främjande av utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur och i förlängningen bidra till positiva effekter på klimat, hälsa, marknad och miljö.

6.2 Offentligfinansiella konsekvenser

Förslagen bedöms innebära ökade kostnader i form av behov att hantera en ökad mängd ärenden samt för att göra nödvändiga justeringar i arbetssätt och IT-system.

Det handlar om anpassningar för att leda sökanden rätt och för att säkerställa att nödvändiga uppgifter samlas in för fortsatt prövning. Kostnaden för utveckling av IT-system följer inte specifikt av förslagen utan grundar sig också i att stödet ökat betydligt de senaste åren. Anpassningar behöver göras mot bakgrund av de senaste årens ökning av antalet ärenden, utbetalt stöd samt för att effektivisera handläggningen. Vi bedömer inte att föreslagna ändringar driver andra offentliga kostnader i betydande utsträckning.

Den ökade mängden ärenden över tid samt förslagen, som innebär att stödet öppnas upp för fler och i delar innebär en mer komplicerad hantering, medför högre kostnader för handläggning och administration av stödet. Se förslag i avsnitt 5.8. om att avsätta medel för Naturvårdsverkets fortsatta hantering och handläggning, där en kostnadsuppskattning samt förslag till finansiering framgår.

6.3 Konsekvenser för Naturvårdsverket

Fler kan söka och få stöd genom Naturvårdsverkets förslag. Det innebär en ökad arbetsbörda för handläggning som i sin tur leder till ökat behov av vägledning, ekonomihantering, juriststöd och administration.

En väl anpassad e-tjänst och tillhörande ärendehanteringssystem kan ge möjligheter till förbättring genom ökad tydlighet och verktyg för effektivisering. En sökande ska inte behöva kunna statsstödsregelverket för att söka stöd, och inte heller behöva kunna svara på om stöd ska ges med stöd av GBER eller de minimis-förordningen. För den sökande bör ansökningsprocessen utgå från vem som ska använda aktuell laddningspunkt och hur mycket stöd sökanden behöver. För att lotsa sökanden rätt, i förhållande till vem sökanden är, behöver Naturvårdsverkets e-tjänst utvecklas. En väl utformad e-tjänst är också nödvändig för en effektiv handläggning med korta handläggningstider.

Genom effektivisering kan resurser i högre grad styras mot kontroller och mer kvalificerat handläggningsarbete.

Om de ändringar Naturvårdsverket föreslår genomförs, liksom de verksamhetsanpassningar som då kommer att krävas, kan vissa kostnadsbesparingar förväntas. Detta genom effektiviseringar i form av sänkt genomsnittskostnad per ärende. Ur ett helhetsperspektiv är det dock kostnadsdrivande att hantera en större mängd ansökningar.

Förändrad handläggningsprocess

Förslagen förväntas innebära att delar av handläggningen kan bli effektivare. Vissa nya målgrupper tillkommer, medan andra flyttas från ett mer arbetskrävande förfarande enligt förordning 2015:517 till att prövas i ett enklare förfarande enligt 2019:525. Sammantaget förenklas hanteringen av de ansökningar som kommer att omfattas av förordning 2019:525 i stället för förordning 2015:517. Det kommer dock fortfarande finnas behov av kvalificerad handläggning i hanteringen av en betydande del av dessa ärenden. Det finns erfarenhet och vana inom

NATURVÅRDSVERKET

Naturvårdsverket att hantera flertalet av ärendetyperna, vilket bör nyttjas i fortsatt arbete.

Prövning enligt föreslagen anpassning mot GBER ställer vissa krav på utökad utredning, jämfört med hur sökande idag prövas enligt 2019:525.

Utredningsbehovet innefattar till exempel att bedöma kostnadsunderlag och inlämnade marknadsundersökningar i de fall sådana krävs. Arbetet med utlysningförfaranden kan också kräva en annan typ av handläggarkompetens än den som stödet enligt förordning 2019:525 kräver idag.

Konkurrensutsatt anbudsförfarande kommer att betraktas som ett separat stödsystem jämfört med det löpande ansökningsförfarandet, eftersom förutsättningarna för dem som söker kommer att skilja sig mycket åt. Detta trots att stödgivningen styrs av en förordning och att samma e-tjänst tillämpas. Det är viktigt att beakta detta i kommunikationsarbetet och i anpassningen av e-tjänsten för att underlätta så mycket som möjligt för de sökande.

Utveckling av Naturvårdsverkets IT-system och e-tjänst

Naturvårdsverkets förslag innebär att nuvarande e-tjänst för att ta emot ansökningar samt ärendehanteringssystem behöver anpassas. Det är avgörande att alla ansökningar kan tas emot elektroniskt eftersom ärendemängden förväntas öka. Det är också nödvändigt att e-tjänsten möjliggör att alla uppgifter som behövs för prövningen lämnas in tillsammans med ansökan. E-tjänsten behöver också anpassas till att ta emot ansökningar i särskilda utlysningar med konkurrensutsatt anbudsförfarande. Systemen behöver utformas för automatiserade kontroller, bland annat för att motverka risken för fusk.

Naturvårdsverket har redan sedan tidigare identifierat behov av att utveckla befintliga IT-system för att åstadkomma bättre kontrollfunktioner inom systemet samt för att sökanden ska kunna få svar snabbt på ansökan. En uppskattning av kostnadsökningarna för Naturvårdsverket är cirka 1,2–1,5 miljoner kronor per år i avskrivningskostnader till följd av investeringen.

Riskhantering och riskbedömning

Genom att nivån av utredning totalt sett ökar av förslagen samt att totalt beviljat stödbelopp enligt förordning 2019:525 förväntas öka krävs mer dokumentation, juridisk och ekonomisk kontroll samt riskbedömning hos Naturvårdsverket. Kontroller och efterkontroll blir centrala för att undvika felaktiga utbetalningar.

Naturvårdsverket bedömer att det är en skälig avvägning att prioritera möjlighet till stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur, genom att inte reglera maximalt stödbelopp för höga effekter, utan i stället utöka detaljnivån vid kontroller för att säkerställa att de stödberättigande kostnaderna som en sökande redovisar är skäliga. Naturvårdsverket kan i de fallen granska kostnadsunderlag mer ingående samt göra en bedömning av huruvida den sökande har valt en kostnadseffektiv lösning. Det blir särskilt viktigt i ärenden där kostnaden överstiger 15 000 kronor per laddningspunkt.

Att anpassa graden av kontroll utifrån sökt stöd och reglera maxbelopp där det bedöms vara möjligt anser Naturvårdsverket är ett resurseffektivt sätt att hantera handlägningsförfarandet.

Information och kommunikation

Om förslag till ändringar implementeras behöver Naturvårdsverket tillhandahålla kommunikationsmaterial till länsstyrelserna, informera berörda aktörer och anpassa kommunikationen på den externa webben.

Mot bakgrund av erfarenheter av hanteringen av stöd enligt förordning 2019:525 sedan 2019 bedömer Naturvårdsverket att det är angeläget att kommunikationen anpassas och utformas utifrån ett användarperspektiv.

Ett tydligt medskick från branschaktörer och andra myndigheter under genomförandet av uppdraget har varit att förutsättningar för tydlig kommunikation krävs i det fortsatta arbetet. Naturvårdsverket behöver till exempel ge länsstyrelserna förutsättningar för att dels kunna informera om stödgivningen, dels ta del av underlag om resultat och beviljat stöd.

6.4 Konsekvenser för andra statliga myndigheter

Vi bedömer inte att våra förslag innebär betydande kostnader för andra myndigheter än Naturvårdsverket.

6.4.1 Energimyndigheten

Energimyndigheten påverkas i egenskap av samordnande myndighet för laddinfrastruktur. Vi bedömer inte att förslagen driver betydande kostnader för samordningen.

Naturvårdsverket kommer att behöva samverka med Energimyndigheten i hanteringen av stödet, till exempel vid bedömning av behov av stöd samt för utformningen av de krav och kriterier som ställs upp vid ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande. På så sätt kan föreslagna ändringar innebära viss ökad arbetsmängd för myndigheten.

Publik och viss typ av semi-publik laddinfrastruktur för tunga fordon kan i nuläget få stöd både via Naturvårdsverket och genom Regionala elektrifieringspiloter, som Energimyndigheten hanterar. Naturvårdsverket bedömer inte att gränsdragning mot Energimyndighetens eller andra myndigheters stödgivning blir svårare eller bli mer krävande att hantera om förslag genomförs.

Nuvarande parallella stödformer till publik och semi-publik laddinfrastruktur för tung trafik kommer att kvarstå och kräva fortsatt vägledningsbehov. Vi bedömer inte att förslagen i sig driver ökade kostnader för att samordna stöden till publik laddinfrastruktur och semi-publik laddinfrastruktur för tung trafik.

6.4.2 Länsstyrelserna

Länsstyrelserna påverkas på så sätt att deras arbetsmängd minskar något jämfört med nollalternativet. Detta genom att en ärendetyp lyfts bort från att prövas enligt förordning 2015:517 för att istället prövas enligt förordning 2019:525. Länsstyrelsen kan med föreslagna ändringar fokusera på mer komplexa ansökningar.

Länsstyrelserna hanterar idag ansökningar om icke-publik laddinfrastruktur, som prövas enligt förordning 2015:517. De blir med föreslagna ändringar inte involverade i varje enskilt ärende som gäller icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning på gästparkeringar. Länsstyrelserna kan idag tillföra synpunkter i enskilda ärenden genom yttranden utifrån lokala och regionala perspektiv. Att länsstyrelserna i stället skulle fokusera på strategiskt arbete och samlade kommunikationsinsatser bedöms vara ett bättre nyttjande av deras resurser när det gäller just de nämnda typerna av laddinfrastruktur. När det gäller enskilda etableringar med publik laddinfrastruktur har länsstyrelsernas synpunkter ett större mervärde.

Länsstyrelserna har en viktig roll i utbyggnaden av laddinfrastruktur ur ett strategiskt perspektiv och i att kommunicera den utveckling som sker regionalt. På kort sikt kan länsstyrelsernas arbete med att kommunicera om stödgivningen öka.

Fortsatt samverkan behövs för att ge länsstyrelserna förutsättningar att arbeta mer övergripande med främjandet av utbyggnaden av laddinfrastruktur samt möjliggöra för länsstyrelserna att kommunicera om olika former av stödgivning och om genomförda projekt i länet. Naturvårdsverket kommer att behöva samverka med länsstyrelserna för att informera om den förändrade stödgivningen om den beslutas, liksom om konsekvenserna för aktörer som vill söka stöd. Ett informationsutbyte som möjliggör detta behöver säkerställas.

Den e-tjänst och de rapporteringsformulär som används för stöd enligt förordning 2015:517 och som länsstyrelserna ansvarar för kommer att behöva anpassas utifrån den föreslagna ändringen, eftersom en viss typ av ansökningar inte längre ska omfattas. Dessa justeringar bedöms dock inte vara så omfattande att de driver betydande kostnader.

6.4.3 Trafikverket

Våra förslag till ändringar i 2019:525 bedömer vi inte har några direkta konsekvenser för Trafikverkets verksamhet. Trafikverkets hantering av stödet till snabbbladdningsstationer, ett investeringsstöd till publika laddstationer, påverkas inte. Föreslagen gränsdragning mellan publik laddinfrastruktur, gentemot icke-publik och semi-publik laddinfrastruktur samt laddning vid gästparkeringar, innebär att en stödform hos Naturvårdsverket renodlas med inriktning mot publik laddinfrastruktur. Stöd enligt förordning 2019:525 kommer med förslagen därmed inte att gå till sådan typ av infrastruktur som Trafikverkets stödgivning avser.

6.4.4 Övriga myndigheter

Myndigheter som vi inte bedömer kommer att påverkas eller direkt beröras av ändringsförslagen är exempelvis Boverket, Elsäkerhetsverket och Utbetalningsmyndigheten. De behöver dock få information om ändringarna.

6.5 Konsekvenser för kommuner och regioner

Ändringarna som föreslås kommer möjliggöra för kommunala bolag att söka stöd för laddinfrastruktur vid sina hyresfastigheter, utan begränsning i antal åtgärder. Vi bedömer att det kommer att finnas ett intresse för att söka stöd inte minst från större kommunala bostadsbolag.²⁵ Ändringar gör det även möjligt att bevilja stöd till en kommun som tillhandhåller laddningspunkter på gästparkeringar, vilket tidigare inte varit möjligt via förordning 2019:525.

En kommun kan också ha behov av stöd till laddinfrastruktur som är avsedd att användas i den egna verksamheten för laddning i huvudsak av verksamhetens egna fordon. Det kan vara inom till exempel hemtjänst eller fastighetsskötsel. Sådan användning omfattas idag inte av stödet enligt förordning 2019:525. Behovet att söka stöd för installation för fordon som används i verksamheten kan tillgodoses genom föreslagna ändringar i 2019:525. Sådana ansökningar kan idag prövas enligt förordning 2015:517, men kan ha svårt att visa tillräcklig klimatnytta för att beviljas stöd.

Sammanfattningsvis bedöms kommuner inte få ökade kostnader av förslagen, utan främst påverkas positivt, eftersom möjligheten att söka stöd för och bygga ut laddinfrastruktur ökar.

Naturvårdsverket bedömer inte att förslagen påverkar den kommunala självstyrelsen eller innebär någon i övrigt nämnvärd påverkan exempelvis avseende kommunala befogenheter, skyldigheter, organisation eller verksamhetsformer.

6.6 Konsekvenser för företag och organisationer

Förslagen bedöms inte få betydande negativa effekter för företags eller organisationers arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Snarare bedöms företag och organisationer generellt gynnas av förslagen då möjligheten att söka stöd utökas. I redogörelsen av konsekvenser har vi därmed inte fokus på uppskattningar av kostnader, utan på andra konsekvenser av förändringarna.

²⁵ Eftersom kommunala bostadsbolag hanteras som företag/bolag beskrivs de i viss utsträckning också i 6.5 nedan.

6.6.1 Störst förändring för större fastighetsbolag

Den största förändringen sker för vissa företag. Företag som prövats enligt de minimis-förordningen och passerat gränsen för taket i de minimis kan med ändringarna prövas med grund i artikel 36a punkt 4 eller 6 i GBER. En konsekvens för fastighetsbolag är att fastighetsägare med stort fastighetsbestånd kommer att kunna beviljas stöd för boendeladdning genom ändringarna. Det inkluderar större kommunala fastighetsbolag. Naturvårdsverket bedömer inte att ändringarna har stora konsekvenser för enskilda firmor, som i regel är små och kan beviljas stöd enligt de minimis-förordningen.

Olika grupper av användare faller utanför stöden idag. Utöver att ansökningar för boendeladdning hos fastighetsägare med många fastigheter kan inkluderas utökas också möjligheterna till stöd för laddning vid gästparkeringar, till exempel vid hotell.

Laddinfrastruktur avsedd för laddning av verksamhetsfordon i verksamheter med korta årliga körsträckor ges utökade möjligheter att få stöd genom förslaget. Som utformningen ser ut nu, i nollalternativet, platsar endast mer transportintensiva verksamheter inom 2015:517 på grund av kravet på uppvisad klimatnytta.

Positiva konsekvenser uppstår därmed för näringsverksamheter såsom campingar, hotell med flera. Naturvårdsverket bedömer att det är ett segment som med ändringarna kommer att visa intresse för att söka stöd. Naturvårdsverket kan idag inte bevilja stöd till dessa aktörer och har samtidigt upplevt ett uttryckt intresse från dessa i handläggarkontakter och i vägledning.

Vi förväntar oss ett större intresse från kommunala bostadsbolag än större kommersiella aktörer med stort eget kapital och andra planeringshorisonter för sin verksamhet. Vi har dock inte gjort beräkningar av detta eller uppskattat detta mer precist.

Ändringarna vi föreslår innebär inga förändringar för så kallade enkla bolag. Enkla bolag kan fortsatt inte söka stöd i egenskap av ett enkelt bolag, däremot finns det inga hinder för en juridisk person som ingår i det enkla bolaget att söka stöd.

6.6.2 Konsekvenser för övriga organisationsformer

För samfälligheter eller bostadsrättsföreningar förutser vi inte lika stora förändringar som för företag.

Merparten av de som söker stöd enligt förordning 2019:525 har sedan 2019 varit bostadsrättsföreningar. För bostadsrättsföreningar sker ingen betydande skillnad i möjligheten att söka och erhålla stöd. Vi bedömer att de fortsatt kommer att vara en målgrupp som främst har intresse av att söka stöd för laddinfrastruktur med låga effekter. Våra förslag skulle dock kunna öka intresset för dyrare teknik, det vill säga laddning med högre effekter. Genom förslagen kan de också söka stöd även för parkeringar som är reserverade för besökande, något som inte varit möjligt tidigare då stödet varit riktat till laddning i huvudsak för boende.

Bostadsrättsföreningar som bedriver någon form av näringsverksamhet kopplad till åtgärden de söker stöd för (exempelvis uthyrning av lokaler eller parkeringsplatser, där hyresgästen har möjlighet att använda laddningspunkten) kommer fortsatt att träffas av statsstödsregelverket. Dessa kan med förslagen prövas både enligt de minimis-förordningen samt enligt GBER och därmed också genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Gällande samfälligheter bedömer vi att förslagen inte innebär någon betydande skillnad. Det har dock uppmärksammats att samfälligheter kan ha olika hinder för att installera för laddning (se SOU 2021:48, SOU 2022:21 och dir.2023:80). Att antalet samfälligheter som söker stöd för att installera laddinfrastruktur är litet i relation till bostadsrättsföreningar och fastighetsbolag bedöms bland annat bero på de hinder som beskrivs i utredningar, det vill säga kravet på omprövning av anläggningsbeslut hos Lantmäteriet och de kommunala lantmäterimyndigheterna.

Gällande trossamfund, exempelvis Svenska kyrkan, sker ingen förändring när det gäller laddinfrastruktur avsedd för deras anställda. Med förslagen kan de liksom idag få stöd. Däremot ger förslagen dessa organisationer möjligheten att beviljas stöd för laddinfrastruktur avsedd för elfordon som används i verksamheten, utöver laddning av anställdas privata bilar.

6.7 Konsekvenser för konkurrensen

Ambitionen i förslaget, att förenkla och effektivisera ansökningsförfarandet, bedöms kunna gynna mindre aktörer med begränsad administrativ kapacitet och därmed minska skillnaden mot större aktörer. Det kan vara fördelaktigt ur konkurrenssynpunkt.

I utvärderingen av Klimatklivet (2024) nämns att det finns vissa indikationer på att stödmottagare kan ha konkurrensfördelar. Det beskrivs att en komplicerad ansökningsprocess kan gynna större aktörer, exempelvis på grund av att dessa ofta har en högre administrativ kapacitet. Att små företag kan beviljas en högre stödandel skulle delvis kunna kompensera detta. I intervjuer med aktörer har också stöd lyfts fram som en faktor som gynnat etableringen på marknaden av små aktörer. En snedvridning av konkurrens har inte kunnat påvisas i utvärderingen av Klimatklivet.

Konkurrensverket (2024) drar slutsatsen att det för närvarande finns begränsade indikationer om snedvriden konkurrens på marknaden för laddinfrastruktur i Sverige, men att konkurrenssituationen snabbt kan förändras. Naturvårdsverket noterar att Konkurrensverket genomför en fördjupad studie av konkurrensen från offentliga aktörer, såsom kommunala bolag, på marknaderna för laddinfrastruktur och laddtjänster.

Konkurrensverket (2024) menar vidare att det inte går att dra tydliga slutsatser ifall statliga medel skapar snedvriden konkurrens utifrån existerande kunskap. Konkurrensverket pekar också på olika hinder för att studera konkurrensen på marknaden för laddinfrastruktur. Bland annat finns begränsade data och svårigheter med att mäta marknadsandelar. Det rör sådant som tillgänglig kapacitet,

kapacitetsutnyttjande, antal laddningspunkter, lokalisation, geografisk distribution samt drifts- och ägarstruktur.

Förslaget om ett införande av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande innebär en konkurrens om stöd, men bedöms inte innebära en otillbörlig, marknadsmässigt snedvriden konkurrens eller missgynnande av berörda aktörers konkurrenskraft, varken i ett nationellt eller internationellt perspektiv. Förslaget är lagt i enlighet med statsstödsreglerna och utformat så, att om negativa konkurrenseffekter eller andra oönskade effekter från tidigare prövningstillfällen skulle uppstå, så har Naturvårdsverket möjlighet att inför varje prövningstillfälle justera vilka urval som görs och vilka kriterier som ställs upp för stödberättigande. Detta syftar till att säkerställa att tillräcklig konkurrens om stöd kan uppnås, men bedöms även öka förutsättningarna för att undvika eventuella negativa marknadsmässiga konkurrenseffekter. Med det sagt kommer det att finnas utmaningar med att fastställa kriterier och krav för anbud som innebär att konkurrens om stödet sker på lika villkor.

6.8 Konsekvenser för hushåll

Vi bedömer att förslagen inte innebär några direkta ökade kostnader eller andra negativa konsekvenser för hushåll. Stödet har haft boende och anställda, det vill säga privatpersoner, som sin primära målgrupp och syftet att möjliggöra laddning vid bostad respektive arbetsplats. Med förslagen utökas möjligheterna att söka och erhålla stöd för laddning i anslutning till en bostad eller arbetsplats, genom att stödet med ändringen kan beviljas till fler olika typer av aktörer. Möjligheterna till laddning för hushåll som har sitt boende i ett flerbostadshus bedöms öka med förslaget.

Innehav och köp av elfordon (personbilar) förklaras i ganska hög grad av socioekonomiska faktorer. De med tillgång eller möjlighet att skaffa ett elfordon påverkas positivt av förslaget. Påverkan bedöms dock vara marginell och nyttorna för hushållen i sin helhet bedöms överväga potentiella nackdelar, såsom risken att stödet fördelas ojämnt.

Personer och enskilda hushåll boende i småhus, till exempel i villa eller sådana radhus som inte ingår i en samfällighet, är inte målgrupper för stödet och påverkas inte av våra förslag.

6.9 Miljömässiga konsekvenser

Föreslagna ändringar förväntas leda till en snabbare utbyggnad av laddinfrastruktur. Det bedöms ge förutsättningar för att lättare kunna ersätta fordon som drivs med fossila drivmedel med laddbara fordon.

Naturvårdsverket bedömer, i likhet med utvärderingen av Klimatklivet (2024), att stöd till laddinfrastruktur generellt leder till additionella utsläppsminskningar av växthusgaser och att stödet tidigarelägger och påskyndar elektrifieringen av transporter. Stöd till laddinfrastruktur ger positiva externa effekter genom att skapa

samhällsekoniskt goda incitament för aktörer. Stödet gynnar därmed marknadens funktion och kan styra aktörerna på ett sätt som också är gynnsamt för miljön. Naturvårdsverket bedömer att de ändringar som föreslagits som gör att fler aktörer kan få ta del av stöd främjar den utvecklingen.

Exakt storlek på dessa effekter är svårt att uppskatta, då det bland annat beror på hur många som söker, hur användningsgraden ser ut samt hur marknaden för laddinfrastruktur och laddbara fordon utvecklar sig. Naturvårdsverkets bedömning är dock att förändringarna i förslaget är verkningsfulla i den meningen att de bör kunna påskynda och underlätta utvecklingen mot ett fossilfritt samhälle och därmed underlätta att nationella och internationella klimatmål uppnås.

Även om det kan vara svårt att uppskatta omfattningen kan det noteras att färre fossila fordon och en utökad elektrifiering av fordonsflottan också leder till minskade luftföroreningar. Det bidrar både till positiva hälsoeffekter och ökade förutsättningar att nå luftrelaterade miljömål.

6.10 Överensstämmelse med EU-rätt

Förslaget bedöms vara förenligt med AFIR, statsstödsregler och EU-rätten i övrigt.

Naturvårdsverket bedömer att semi-publik laddningsinfrastruktur inte ska anses tillgänglig för allmänheten. Det finns dock en viss osäkerhet i den tolkningen.

Av artikel 36a punkt 8 GBER följer att om en laddningspunkt är öppen för tillträde för andra användare än stödmottagaren eller stödmottagarna ska stöd endast beviljas för uppförande, installation, uppgradering eller utvidgning av laddnings- eller tankningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och som ger icke-diskriminerande tillträde för användare. Bestämmelsen kan tolkas som att laddningspunkter som avses att användas av andra användare än stödmottagaren alltid ska anses tillgänglig för allmänheten. Naturvårdsverket anser dock att en sådan tolkning får orimliga konsekvenser. Det skulle exempelvis innebära att laddningspunkter som en arbetsgivare tillhandahåller till anställda eller som en hyresvärd tillhandahåller till boende ska anses tillgängliga för allmänheten, och därmed omfattas av kravet på icke-diskriminerande villkor i artikel 36a punkt 8. Naturvårdsverket bedömer att det inte kan ha varit avsikten med bestämmelsen.

En sådan tolkning, det vill säga att laddningspunkter som ska användas av annan än stödmottagaren alltid ska anses tillgänglig för allmänheten, strider även mot beskrivningen av vad som menas med tillgänglig för allmänheten enligt AFIR. Av skäl 11 till AFIR följer uttryckligen att laddningspunkter till vilka tillträdet är begränsat till en begränsad, bestämd personkrets, till exempel vid parkeringsplatser i kontorsbyggnader som endast anställda eller behöriga personer har tillträde till, inte bör anses vara tillgängliga för allmänheten.

Naturvårdsverket bedömer att avsikten i AFIR är att en laddningspunkt ska kunna användas av andra än stödmottagaren utan att den ska anses tillgänglig för allmänheten. Det gäller under förutsättning att tillträdet är begränsat till en bestämd

personkrets, såsom anställda vid en arbetsplats eller medlemmar i ett bildelningssystem.

Enligt Naturvårdsverkets definition av semi-publik laddning är tillträdet till laddningspunkten begränsat till en viss bestämd personkrets. Vi anser därför att semi-publik laddningsinfrastruktur inte ska anses tillgänglig för allmänheten. Om tillträdet däremot är tillgängligt för en obegränsad del av allmänheten, eller visserligen begränsat, men då till en viss allmän användargrupp som alla kan ha möjlighet att vara en del av, är laddningspunkterna tillgängliga för allmänheten.

6.11 Osäkerheter och övriga konsekvenser

Förutom ovan nämnda effekter finns även en del övriga konsekvenser. Stöd till laddinfrastruktur, och Naturvårdsverkets förslag, bedöms exempelvis bidra till förbättrad marknadsintroduktion och spridning av teknik relaterat till laddinfrastruktur.

Förslagen bedöms inte ha några betydande konsekvenser för exempelvis sysselsättning, jämställdhet och integration. Däremot finns skillnader i nyttjande av och tillgång till både laddinfrastruktur och eldrivna fordon, bland annat på grund av socioekonomiska faktorer (se till exempel Trafikanalys 2023).

När det gäller regionala effekter finns en risk att stödet och etableringen av laddinfrastruktur inte sker jämnt inom landet. En del områden kan ha en snabb utveckling medan andra halkar efter. I en utredning från 2023 lyfts att offentliga subventioner eller snabbspår för investeringar kan vara särskild motiverade för att motverka risker för att situationer uppstår där fossila drivmedel är dyra samtidigt som elektrifierade alternativ saknas.²⁶

När det gäller osäkerhetsfrågor finns det en betydande osäkerhet både om behovet av stöd och lämplig stödnivå till laddinfrastruktur för olika aktörer. Information finns i regel inte insamlad, sammanställd och uppdelad på olika tänkbara aktörer på området. Att Energimyndigheten fått ansvar för att framställa statistik kring laddning förväntas bidra till att över tid minska problemet med bristande underlag och ovisshet om aktuella behov.

I beskrivningen av konsekvenserna har Naturvårdsverket bland annat utgått från information och statistik som samlats in via de som tidigare sökt stöd, exempelvis angående kostnader och stödnivå. Information har också hämtats in från myndigheter och intresseorganisationer. När regelverket förändras och nya grupper inkluderas i förändrade stödsystem finns trots det en osäkerhet i hur många som kommer söka, i vilket syfte och för vilken typ av installation. Det medför en relativt stor osäkerhet för exempelvis kostnadsuppskattningar och vad som är att betrakta som lämpliga stödnivåer.

Teknikutveckling, risken för inlåsnings effekter och prisutveckling de kommande åren skapar också en osäkerhet. Det gör det särskilt viktigt att en utvärdering sker

²⁶ Hassler (2023).

efter några år, med bättre underlag om kostnadsbild och hur berörda aktörer agerar när regelverk förändras. För att säkerställa att konsekvenser, stöd och stödnivåer är proportionerliga bedömer Naturvårdsverket därför att det kan vara lämpligt med en utvärdering efter 3–5 år efter att förändringarna trätt i kraft.

6.12 Behov av särskilda informationsinsatser

Naturvårdsverket bedömer att det behövs informationsinsatser för att kommunicera om ändringar i förordning 2019:525, om de beslutas. Flertalet intresse- och branschorganisationer har uttryckt behov av att bli informerade om ändringarna samt att få målgruppsanpassad information att sprida i sina kanaler. Att förklara skillnader mellan olika stöd och mellan de stöd som administreras av olika myndigheter bedömer vi blir av särskild betydelse.

Naturvårdsverket avser att fortsätta samarbetet med Energimyndigheten kring samordning och kommunikation av de stöd för laddinfrastruktur som Naturvårdsverket administrerar, liksom samarbetet med länsstyrelserna genom Länsstyrelsernas energi- och klimatsamordning (LEKS).

7. Källförteckning

Författning

Svensk rätt

Förordningen (2017:1318) om bidrag till privatpersoner för installation av laddningspunkt till elfordon.

Förordningen (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon.

Förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon.

Förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar.

Förvaltningslagen (2017:900).

Inkomstskattelagen (1999:1229).

Lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag.

Lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel.

Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641).

Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Räntelagen (1975:635).

EU-rätt

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

Kommissionens förordning (EU) 2023/2831 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

Kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

Offentligt tryck

Svenskt offentligt tryck

Prop. 2020/21:1 Budgetproposition för 2021.

Prop.1999/2000:2 Inkomstskattelagen.

Skr. 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll.

EU-dokument

Europeiska kommissionen, Meddelande från kommissionen – Riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi 2022 (2022/C 80/01).

Europeiska kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.

Webbsida

Naturvårdsverket, Nationellt luftvårdsprogram

<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/internationellt-arbete-med-luft/nationellt-luftvardsprogram/> (besökt 2024-04-30).

Statistiska centralbyrån, Fordonsbestånd 2023

https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.scb.se%2Fcontentassets%2F16d5da22fcb047c08e8ede9d46596465%2Ffordon_2023_24_0222.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK (besökt 2024-05-13).

Övriga publikationer

ACEA (2022). European EV Charging Infrastructure Masterplan, mars 2022.

Boston Consulting Group (2022). Nordic Net Zero – The Green Business Opportunity, april 2022.

Closer, Lindholmen Science Park AB 2022-10-31, REEL - Regional Electrified Logistics – Report based on interviews with logistics actors.

Energimyndigheten (2023). Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Slutrapport. ER 2023:23.

Hassler (2023). Sveriges klimatstrategi 46 förslag för klimatomställningen i ljuset av Fit for 55. Klimat- och näringslivsdepartementet.

Konkurrensverket (2024). Utbyggnaden av laddinfrastruktur för elfordon – effekter av styrmedel på laddinfrastrukturmarknaden. Författare: Nanna Fukushima (VTI) och Roger Pyddoke (VTI). Uppdragsforskningsrapport, februari 2024.

Naturvårdsverket (2024). Utvärdering av Klimatklivet – Investeringsstöds effekter 2020–2022. Genomförd av WSP Sverige AB. ISBN 978-91-620-7133-2.

Sveriges riksdag (2024). Planera laddinfrastruktur för vägtrafik – en kunskapsöversikt. Rapporter från riksdagen 2023/24:RFR7 (Trafikutskottet).

Taljegård, Maria (2019). Electrification of Road Transportation – Implications for the Electricity System, akademisk avhandling, Chalmers tekniska högskola.

Trafikanalys (2023). Vem väljer en elbil? De svenska hushållens val av elbilar och laddhybrider. Rapport 2023:2.



Regeringskansliet

Remiss

2024-10-28
KN2024/01420

Klimat- och näringslivsdepartementet
Klimatenheten

Remiss av Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag
om förslag på förordningsändringar som möjliggör ett mer
effektivt främjande av icke-publik laddinfrastruktur

Remissinstanser

1. AB Volvo
2. Bee Charging Solutions AB
3. Borgholms kommun
4. Bostadsrätterna
5. Botkyrka kommun
6. Boverket
7. Boxholms kommun
8. Byggföretagen
9. Byggherrarna
10. Circle K Sverige AB
11. Dorotea kommun
12. Drivkraft Sverige
13. E.ON Sverige AB
14. Ellevio AB
15. Elsäkerhetsverket
16. Emmaboda kommun
17. Energiföretagen Sverige
18. Energigas Sverige

19. Energikontoren Sverige
20. Fastighetsägarna
21. Flixbus
22. Flygbussarna
23. Föreningen Elbil Sverige
24. Föreningen Svenska Ekomodernisterna
25. Föreningen Svenskt Flyg Intresse AB
26. Föreningen Sveriges Bygglovgranskare och byggnadsnämndssekreterare, FSBS
27. Företagarna
28. Gröna bilister
29. Gävle kommun
30. Göteborgs Energi
31. Göteborgs kommun
32. Hagainiativet
33. Heby kommun
34. HSB Riksförbund
35. Hudiksvalls kommun
36. Hyresgästföreningen Riksförbundet
37. Håbo kommun
38. Höörs kommun
39. Kommerskollegium
40. Konsumentverket
41. Kungälv kommun
42. Lantbrukarnas riksförbund
43. Luftfartsverket
44. Lunds kommun
45. Länsstyrelsen i Blekinge län
46. Länsstyrelsen i Dalarnas län
47. Länsstyrelsen i Hallands län

48. Länsstyrelsen i Södermanlands län
49. Länsstyrelsen i Västerbottens län
50. Länsstyrelsen i Örebro län
51. Länsstyrelsen i Östergötlands län
52. Malmö kommun
53. Mobility Sweden
54. Nacka kommun
55. Naturskyddsföreningen
56. Näringslivets transportråd
57. OKQ8 AB
58. Pajala kommun
59. Partille kommun
60. Preem AB
61. Projektengagemang
62. Riksbyggen
63. Riksförbundet M Sverige
64. Riksorganisationen Hela Sverige ska leva
65. Riksrevisionen
66. SABO
67. Sala kommun
68. SBR Byggingenjörer
69. Scania AB
70. Sjöfartsverket
71. Skatteverket
72. Skurups kommun
73. Skärgårdarnas riksförbund
74. St1 Sverige AB
75. Statens energimyndighet
76. Statens Fastighetsverk
77. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

78. Stockholm Exergi
79. Stockholms stad
80. Storfors kommun
81. Sunne kommun
82. Svensk Byggtjänst
83. Svensk Handel
84. Svensk Sjöfart
85. Svenska kraftnät
86. Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet
87. Svenskt Näringsliv
88. Svepark
89. Sveriges Allmännyttä
90. Sveriges Bostadsrättscentrum, SBC
91. Sveriges bussföretag
92. Sveriges Kommuner och Regioner
93. Sveriges Åkeriföretag
94. Swedavia AB
95. Sweden Green Building Council
96. Sätters kommun
97. Tanums kommun
98. Teknikföretagen
99. Trafikanalys
100. Trafikverket
101. Transportföretagen
102. Transportstyrelsen
103. Tranås kommun
104. Trelleborgs kommun
105. Umeå kommun
106. Umeå tingsrätt (mark- och miljödomstolen)
107. Vattenfall AB

- 108. Villaägarnas Riksförbund
- 109. Volvo Cars AB
- 110. Världsnaturfonden WWF
- 111. Västra Götalandsregionen
- 112. Ystads kommun
- 113. Älvsbyns kommun
- 114. Örebro kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Klimat- och näringslivsdepartementet **senast den 7 februari 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till kn.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till lisa.stohr.thorell@regeringskansliet.se. Ange diarienummer KN2024/01420 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Katja Awiti
Departementsråd



Tjänsteskrivelse

2025-01-07

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00025

Utsläppsfri byggarbetsplats

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att projektet Malmen 27, byggande av gruppboende, genomförs som en utsläppsfri byggarbetsplats

att projektet lämnar en återkoppling till nämnden i xx

Ärendebeskrivning

Bakgrund

Bygg- och fastighetssektorn står för drygt en femtedel av Sveriges nationella utsläpp av växthusgaser och bidrar till utsläpp i hela värdekedjan, till exempel genom direkt användning av arbetsmaskiner på byggarbetsplatsen men även indirekt genom exempelvis tillverkning av byggmaterial. En stor del av de indirekta utsläppen kommer från utvinning av fossila bränslen utomlands som sedan importeras och används till transporter inom Sverige och till arbetsmaskiner på Sveriges byggarbetsplatser.

Fossilfritt Sverige är ett initiativ startat av regeringen 2015 inför FN:s klimatmöte i Paris. Aktörer som deltar i initiativet är kommuner, regioner, organisationer och företag som stöttar deklarationen om att Sverige ska bli ett fossilfritt välfärdsland. Umeå kommun deltar i Fossilfritt Sverige och ett av initiativets fokusområden för 2025 är utsläppsfria byggarbetsplatser. Umeå kommun, Tekniska Nämnden/Fastighet, avser att testa utsläppsfri byggarbetsplats i projektet på fastigheten Malmen 27.

Östersunds kommun är en av få kommuner i Sverige som har genomfört ett byggprojekt, Storsjöfällets förskola, med utsläppsfri byggarbetsplats. Fastighet använder det projektet som referensprojekt/inspiration för det kommande arbetet.

Syfte och mål

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00025

Syftet med att genomföra ett byggprojekt med utsläppsfri byggarbetsplats är att testa sätt att minska klimatpåverkan från Fastighets byggprojekt, att implementera/genomföra och följa upp utsläppsfri byggarbetsplats för projektet Malmen 27 och möjliggöra att använda resultatet och erfarenheter från byggprojektet Malmen 27 som underlag till kommande byggprojekt.

Definition av utsläppsfri, fossilfri och byggarbetsplats

Till förnybara drivmedel räknas fossilfri el och vätgas samt biodrivmedel som klarar Energimyndighetens kriterier för hållbara drivmedel (Lag 2010:598). Med utsläppsfri byggarbetsplats menas att arbetsmaskiner på arbetsplatsen drivs på el. Fossilfri byggarbetsplats betyder att biodrivmedel, tex HVO, kan används vilket innebär att utsläpp fortfarande sker på byggarbetsplatsen.

Eventuella oklarheter kring definitioner av begrepp och omfattning under projektets gång diskuteras med Fastighet.

Planerat genomförande

Förstudie behöver genomföras för att utreda vilka elektriska maskinalternativ som finns tillgängliga för byggprojektet inför ett genomförande av utsläppsfri byggarbetsplats. Även utredning av behov av laddinfrastruktur behöver inkluderas i förstudien då tillgängligheten kan vara avgörande för i vilken utsträckning utsläppsfrihet kan genomföras i byggprojektet. Traditionellt genomförande kommer att jämföras med elektrifierat genomförande med avseende på både kostnad i SEK och klimatpåverkan.

Underlag för hur stor merkostnaden (SEK) och hur mycket lägre klimatpåverkan blir för Malmen 27 finns inte i dagsläget. I Östersund kommuns projekt år 2022 blev merkostnaden drygt 4 mkr och 12% lägre klimatpåverkan för utsläppsfri arbetsplats jämfört med traditionell arbetsplats. Observera att sedan 2022 har det skett förändringar i världsläget och på marknaden som lett till högre kostnader i dag.

Merkostnaden planeras finansieras av de medel för klimatinvesteringar som finns i tekniska nämndens investeringsplan.

Avgränsningar

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2025/00025

Omfattningen för utsläppsfri byggarbetsplats i projektet Malmen 27 är byggarbetsplatsen och det skede som i livscykelanalys (LCA) kallas för A5. Dvs den verksamhet som sker innanför byggstaketet.

Fossila transporter av exempelvis material till byggarbetsplatsen (LCA, A4) kommer att förekomma i byggprojektet. Transporter till och från byggarbetsplatsen, det som i LCA kallas för A4, omfattas inte av krav på utsläppsfrihet i det här projektet. Klimatpåverkan från detta skede kommer att redovisas separat i den slutgiltiga beräkningen i klimatdeklarationen som A4.

Generell information om projektet

På fastigheten Malmen 27 ska en byggnad av typen serviceboende byggas. En träkonstruktion med träfasad, tolv lägenheter fördelade på två plan. Projektet befinner sig i tidigt skede, inga detaljritningar finns att tillgå i dagsläget. Byggnaden ska uppföras på Carlslund, Umeå som en utförandeentreprenad.

Beslutsunderlag

Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut - Utsläppsfri byggarbetsplats. Bifogas.

Beredningsansvariga

Karin Isaksson
Fanny Nyberg
Oskar Johansson

Beslutet ska skickas till

Fanny Nyberg
Oskar Johansson



Tekniska nämnden

Checklista ärende; Utsläppsfri byggarbetsplats

När handläggare bereder ärenden inför politiska beslut ska många olika perspektiv beaktas.

Kryssa för vilken inverkan beslutet får utifrån olika perspektiv.

Perspektiv – tänk på kommunmedborgare	Ingen inverkan/kan ej bedömas	Positiv inverkan	Negativ inverkan
Barnkonventionen	X		
Jämställdhet (flickor och pojkar)	X		
Jämställdhet (kvinnor och män)	X		
Folkhälsa		X	
Tillgänglighet			
Trygghet	X		
Miljö		X	
Ekonomi	X		
Tillväxt		X	
Annat perspektiv:			

Komplettera beslutsunderlaget

Ingen inverkan/kan ej bedömas	Beslutsunderlaget behöver inte kompletteras.
Positiv inverkan	Beskriv kort hur beslutet inverkar positivt.
Negativ inverkan	Beskriv kort hur beslutet inverkar negativt och om det finns förslag på åtgärder eller alternativa beslut.



Tjänsteskrivelse

2025-01-08

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00581

Yttrande över motion 10/2024: Duschbås i skolornas omklädningsrum; Anders Norqvist (L)

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att föreslå kommunfullmäktige att anse motionen besvarad med motivering nedan.

Ärendebeskrivning

Liberalerna genom Anders Norqvist (L) har lämnat in en motion till kommunfullmäktige med benämningen "Duschbås i skolornas omklädningsrum", se bilaga. Motionären lyfter upp vikten om att hjälpa ungdomar att skapa en tryggare omgivning i skolornas omklädningsrum och duschar. Enligt motionen undviker många elever att duscha eller delta i idrottslektionerna på grund av oro för vad som kan hända i omklädningsrummen. Detta påverkar i sin tur deras möjligheter att uppnå målen i ämnet.

Därför yrkar Liberalerna att kommunfullmäktige beslutar att:

- uppdra till kommunstyrelsen att tillsammans med berörda nämnder tillse att alla duschar i Umeås skolor utrustas så att elever kan duscha i avskildhet.

Tekniska nämnden har fått i uppdrag att yttra sig över motionen och lämnar följande förslag till yttrande.

Yttrande

Motionen lyfter fram ett viktigt ämne som avser elevernas trygghet i skolmiljön. Tekniska nämndens uppdrag är bland annat att se till att de lokaler som används av barn och vuxna oavsett ålder och kön ska upplevas som trygga, ändamålsändliga och anpassade för verksamhetens behov.

Vid nybyggnationer av idrottshallar där nämnden är byggherre tas hänsyn till lagkrav, myndigheternas föreskrifter och rekommendationer samt kommunens egna riktlinjer och styrdokument. Umeå kommuns *Lokalfunktionsprogram vid nybyggnationer av idrottshallar*, som är

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00581

beslutad av fritidsnämnden, Dnr: FN-2021/00008, beskriver hur omklädningsrum kopplade till fullstora hallar ska utrustas, inklusive att duschbås ska finnas. I lokalfunktionsprogrammet står det att det i varje omklädningsrum ska finnas en RWC med dusch. Till omklädningsrummen ska det knytas duschrum med tre duschbås med skärmväggar utan insyn från omklädningsrum. Ett duschbås ska vara låsbart. Det krävs insynsskydd i rummet då det inte får förekomma direkt insyn till omklädningsdel eller duschar från korridorer och/eller idrottshallen.

När verksamheter i befintliga lokaler upplever ett förändrat lokalbehov initierar verksamheten processen. Detta enligt Umeå kommuns rutin. Det innebär att det har utförts och utförs lokalanpassningar av bland annat omklädningsrum med duschar i befintliga idrottshallar. Vissa anpassningar samplaneras med underhållsåtgärder.

Inom utbildningsnämndernas ansvarsområde nyttjas idag 48 olika idrottshallar i undervisningssyfte där 44 hallar nyttjas av för-och grundskolenämnden och fyra hallar av gymnasie-och vuxenutbildningsnämnden.

Den största delen av dessa hallar är kommunens egna där Fritidsförvaltningen är förstahandshyresgäst och hyr i sin tur ut hallarna till Utbildningsförvaltningen, föreningslivet och allmänheten. Några få hallar är inte kommunägda, exempelvis den idrottshall som nyttjas i Stöcke (*Mötesplats Stöcke*), *Elofssonhallen* i Röbäck, *Musköten* på Umedalen och *Landstingshallen*.

Under hösten 2024 har grundskolan genomfört en inventering av de 44 idrottshallar som nyttjas av för-och grundskolenämnden för att säkerställa duschmöjligheter för elever. Om det visar sig att det föreligger ett behov av att anpassa duschar i befintliga hallar, där det saknas möjlighet för elever att duscha i avskildhet, kommer verksamheten (grundskolan) att initiera behov av lokalanpassningar till tekniska nämnden (Fastighet). Därefter utreder Fastighet möjliga lösningar och utför anpassningar under förutsättning att det finns investeringsmedel.

Inom gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens ansvarsområde ingår fyra gymnasieskolor: Dragonskolan, Maja Beskowgymnasiet, Midgårdskolan och Forslundagymnasiet. I samtliga av dessa skolors idrottshallar finns duschbås i duschtrymmena att tillgå.

Med hänsyn till ovan anses motionen besvarad.

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00581

Beslutsunderlag

Bilaga – Motion10/2024: Duschbås i skolornas omklädningsrum.
Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut. Bilaga.

Beredningsansvariga

Christina Lundgren, chef fastighetsförvaltning
Anna Bugaeva, handläggare

Beslutet ska skickas till

ksdiarium@umea.se

OBS! märk ämnesraden med diarienummer: KS-2024/00767

Christina Lundgren
Chef fastighetsförvaltning



MOTION TILL UMEÅ KOMMUNFULLMÄKTIGE

Duschbås i skolornas omklädningsrum

Umeås skolor arbetar kontinuerligt med trygghet och värdegrund. Förebyggande arbete är otroligt viktigt men just i omklädningsrum och duschar är de vuxnas möjlighet att närvara och följa upp tryggheten begränsad . Det skapar utrymme för kränkningar och otrygghet. Undersökningar visar att många elever låter bli att duscha efter idrotten, eller inte deltar alls på idrotten, av rädsla för vad som kan hända i omklädningsrummet. Därför är det viktigt att vuxenvärlden går in och hjälper ungdomarna att skapa en tryggare omgivning. Ingen ska behöva stå naken inför sina plågoandar i duschen och vara rädd för att bli fotograferad och utlagd på sociala medier.

Många omklädningsrum och duschar har många år på nacken och vi kan med säkerhet säga att få vuxna hade accepterat att duscha i den miljö som vi låter våra barn och ungdomar vistas i idag .

Elever vittnar om att de inte alls går på idrotten eller låter bli att göra sitt bästa för att inte bli svettiga eftersom de inte kommer att vilja duscha efteråt. Det medför i sin tur att påverka elevens möjligheter till måloppfyllelse i ämnet.

Därför yrkar Liberalerna att kommunfullmäktige beslutar att:

- uppdra till kommunstyrelsen att tillsammans med berörda nämnder tillse att alla duschar i Umeås skolor utrustas så att elever kan duscha i avskildhet.

Anders Norqvist (L), skolpolitisk talesperson

Bilaga



Tekniska nämnden

2025-01-08, Dnr: TN-2024/00581

Checklista för handläggning av ärenden inför politiska beslut

När handläggare bereder ärenden inför politiska beslut ska många olika perspektiv beaktas.

”Fyll i checklistan och om behov finns komplettera därefter beslutsunderlaget med nödvändig information. Checklistan bifogas som bilaga till tjänsteskrivelsen för att ge politikerna en snabb överblick av beslutets inverkan utifrån olika perspektiv.”

Kryssa för vilken inverkan beslutet får utifrån olika perspektiv.

Perspektiv – tänk på kommunmedborgare	Ingen inverkan/kan ej bedömas	Positiv inverkan	Negativ inverkan
Barn		X	
Jämställdhet (flickor och pojkar)		X	
Jämställdhet (kvinnor och män)	X		
Folkhälsa		X	
Tillgänglighet	X		
Trygghet		X	
Miljö	X		
Ekonomi	X		
Tillväxt	X		
Annat perspektiv:	X		

Komplettera beslutsunderlaget

Ingen inverkan/kan ej bedömas	Beslutsunderlaget behöver inte kompletteras.
Positiv inverkan	Beskriv hur beslutet inverkar positivt utifrån olika perspektiv.
Negativ inverkan	Om beslutet förväntas få negativ inverkan, sätt en siffra och kommentera i fotnot i tjänsteskrivelsen utifrån konsekvenser och föreslå eventuella åtgärder som utjämnar orättvisor eller alternativa beslut.

Barn: Möjligheten för de skolelever oavsett kön, som vill duscha avskilt, tillgodoses inom de skolor med tillgång till idrottshallar där sådana förutsättningar saknas.

Jämställdhet (flickor och pojkar): se förklaringen ovan.

Folkhälsa: bättre och omklädningsrum med möjligheten att bl.a. duscha avskilt bedöms ge positiv effekt på skolelever.

Trygghet: kommer att ökas för skolelever.



Tjänsteskrivelse

2025-01-08

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00031

Aktuellt från förvaltningen januari

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att med utgångspunkt från föredragningen ge förvaltningen i uppdrag att

.....

att konstatera att inga tilläggsuppdrag läggs med utgångspunkt i föredragningen

Ärendebeskrivning

Förvaltningschefen föredrar aktuellt arbete vid förvaltningen.

Beslutet ska skickas till



Tjänsteskrivelse

2025-01-08

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2025/00032

Kurser och konferenser januari

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att till protokollet notera att ledamöter och ersättare tagit del av information om kurser och konferenser.

Ärendebeskrivning

Kurser och konferenser inom tekniska nämndens verksamhetsområden presenteras.

Beslutsunderlag

Inga kurser har inkommit.



Tjänsteskrivelse

2024-12-19

Tekniska nämnden

Diariennr: TN-2024/00868

Delegationsbeslut och anmälningsärenden januari

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att godkänna redovisning av delegationsbeslut och anmälningsärenden.

Ärendebeskrivning

Redovisning av ärenden beslutade med stöd av tekniska nämndens fastställda delegationsordning samt anmälningsärenden.

Beslutsunderlag

Delegationsbeslut gatu- och parkärenden, januari 2025

- Upplåtelse offentlig plats – tillstånd, lokala trafikföreskrifter, tillstånd/dispenser, övrigt, avgivna remissvar samt yttranden. Bilaga.

Delegationsbeslut fordonsvrak

- Lagen om flyttning av vissa fordon, januari 2025. Bilaga.

Delegationsbeslut särskild kollektivtrafik/färdtjänst

1. Kommunal färdtjänst, januari 2025. Bilaga

2. Riksfärdtjänst, januari 2025. Bilaga

3. Parkeringstillstånd, januari 2025. Bilaga.

Delegationsbeslut skador

- Anmälda skadeärenden samt beslut. Bilaga.

Delegationsbeslut fastighetsärenden

- Extern förhyrning av lokaler, beslut om antagande av konsulter, entreprenörer och leverantörer för underhålls- och investeringsobjekt inom Fastighetstekniks verksamhetsområde och igångsättningstillstånd, rivning av bebyggda fastigheter, januari 2025. Bilaga.

Anmälningsärenden

- KSnau Protokollsutdrag67 metod invest jämsst. Bilaga.
- Handlingsplan suicidprevention. Bilaga.
IFN-2024_00070-2 Rapport - Uppföljning 2024 - Handlingsplan suicidprevention 2272898_2_1. Bilaga.

Tjänsteskrivelse

Dnr: TN-2024/00868

- KSnau Protokollsutdrag68 ramjust bosthyr återremiss. Bilaga.
- KSnau Protokollsutdrag69 ramjustering måltider återremiss. Bilaga.
- Fördelning av arbetsmiljöuppgifter inom ToFF. Bilaga.
- JUSK protokollsutdrag 2025-01-16. Bilaga.
JUSK förslag till formuleringar grunduppdrag. Bilaga.

Beredningsansvariga

Ulla Nilsson, Tommy Johansson, Martin Nylander, Anna Bugaeva, Frida Herbeck, Åsa Larsson och Annika Kjellsson Lind



Anmälan av delegationsbeslut

Rubrik/ärendemening:		Beslut på delegation under perioden 2024-12-01—2024-12-31			
Ärendetyp		Diarienummer	Beslutsdatum	Delegat (namn och befattning)	
Lokala trafikföreskrifter			Se nedan		
Beskrivning av ärendet					
Ärende	Sökande	Avser	Plats	Period	Beslutsdatum
TF_20241128_8301		Tillåten parkering på	Nygatan	2024-12-19 –	2024-12-02
TF_20241218_8356		Tillåten parkering på	Nygatan	2024-12-19 –	2024-12-02
TF_20241203_8319		Tillåten parkering för rörelsehindrade med parkeringstillstånd på	Nygatan	2024-12-19 –	2024-12-03
TF_20241202_8309		Tillåten parkering på	Nygatan	2025-04-15 –	2024-12-02
TF_20241202_8310		Tillåten parkering på	Nygatan	2025-04-15 –	2024-12-02
TF_20241203_8318		Tillåten parkering för rörelsehindrade med parkeringstillstånd på	Nygatan	2024-12-19 –	2024-12-03
TF_20241202_8311		Tillåten parkering på	Nygatan	2024-12-19 –	2024-12-02
TF_20241202_8314		Tillåten parkering för rörelsehindrade med parkeringstillstånd på	Nygatan	2024-12-19 –	2024-12-02
TF_20241202_8312		Tillåten parkering på	Nygatan	2024-12-19 –	2024-12-02
TF_20241202_8313		Tillåten parkering för rörelsehindrade med parkeringstillstånd på	Nygatan	2024-12-19 –	2024-12-02
TF_20241128_8294		väjningsplikt på	Sveagatan	2024-12-11 –	2024-12-10
TF_20241128_8296		väjningsplikt på	Magasinsgatan	2024-12-11 –	2024-12-10



TF_20241128_8297	väjningsplikt på	Götgatan	2024-12-11 –	2024-12-10
TF_20241128_8298	väjningsplikt på	Vasagatan	2024-12-11 –	2024-12-10
TF_20241128_8293	enkelriktning på	Nygatan	2024-12-11 –	2024-12-10



Anmälan av delegationsbeslut

Rubrik/ärendemening:			Beslut på delegation under perioden 2024-12-01—2024-12-31		
Ärendetyp		Diarienummer	Beslutsdatum	Delegat (namn och befattning)	
Markupplåtelse			Se nedan		
Beskrivning av ärendet					
Ärende	Sökande	Avser	Plats	Period	Beslutsdatum
MU_20241218_8358	Umeå kommun	Markupplåtelse	Västra Norrlandsgatan 30	2026-06-14 – 2026-08-15	2024-12-19
MU_20241218_8357	Umeå kommun	Markupplåtelse	Västra Norrlandsgatan 30	2026-11-01 – 2027-02-26	2024-12-19
MU_20241209_8335	Umeå kommun	Markupplåtelse	Västra Norrlandsgatan 30	2026-06-14 – 2026-10-30	2024-12-19
MU_20241209_8334	Umeå kommun	Markupplåtelse	Nygatan 34	2025-10-01 – 2026-03-31	2024-12-19
MU_20240919_8010	Umeå kommun	Markupplåtelse	Nygatan 34, Operaplan 7, 9, Västra Kyrkogatan 10, Västra Norrlandsgatan 23, 30	2025-03-03 – 2027-11-01	2024-12-19
MU_20241217_8354	Marktjänst i Västerbotten AB	Taxor och avgifter 2024: Bygg och renovering	Pilgatan 22	2025-01-07 – 2025-01-25	2024-12-19
MU_20241210_8337	contractor bygg i umeå ab	Taxor och avgifter 2024: Bygg och renovering	Renmarkstorget 6	2025-01-01 – 2025-01-30	2024-12-11
MU_20241206_8329	Umeå kommun	Markupplåtelse	Rådhusstorget 1	2025-01-01 – 2025-04-11	2024-12-17
MU_20241204_8324	Peab Sverige AB	Taxor och avgifter 2024: Bygg och renovering	Västra Norrlandsgatan 15	2024-12-04 – 2025-09-30	2024-12-09
MU_20241212_8347	Isalms Ahmadiyya Församling	Markupplåtelse	Kungsgatan 59, 61, 63, Rådhusplanaden 1-2, Rådhusstorget 1, 5, Östra Rådhusgatan 8	2024-12-18 – 2024-12-18	2024-12-16
				2025-02-19 – 2025-02-19	
				2025-04-26 – 2025-04-26	
				2025-05-31 – 2025-05-31	
				2025-06-14 – 2025-06-14	
				2025-01-22 – 2025-01-22	



MU_20241113_8247	Visit Umeå AB	Markupplåtelse	Rådhusorget, Rally Sweden 2025, Rådhusorget 5	2025-02-07 – 2025-02-17	2024-12-16
MU_20241203_8315	Privatperson	Markupplåtelse	Kungsgatan 53, Renmarkstorget 7-8, 10	2025-01-10 – 2025-01-11 2025-01-17 – 2025-01-18	2024-12-10

DELEGATIONSBESLUT 2024-12-01--2024-12-31

UPPLÅTELSE AV OFFENTLIG PLATS

Yttrande enligt allmänna lokala ordningsföreskrifter §2, upplåta offentlig plats för hithörande ändamål och torghandel
Se ISY-Case MU

Meddela lokala trafikföreskrifter för Umeå kommun enligt TrF 10, kap 1, 3 och 14 §§ och TrF 3 kap 17 §

Beslut om lokala trafikföreskrifter längs Nygatan, efter ombyggnation	TN-2024/00849
---	---------------

Meddela undantag från lokala trafikföreskrifter för Umeå kommun enligt TrF 13 kap 3, 4 och 5 §§

Se ISY-Case LTF	
Beslut om transportdispens för tung, bred och lång transport inom Umeå kommun, TN2024-	TN-2024/00823
Beslut om undantag för motorfordonstrafik på Strandpromenaden i Umeå, för TV under Rally	TN-2024/00828

Angivna remissvar och yttranden

Remissyttrande Bilen 2 BN-2021_01073 Samråd	TN-2024/00025
Remissyttrande Hörneå 8_3 BN-2018_00540 GRA	TN-2024/00025
Remissyttrande Strömpilen 1 BN-2018_00442	TN-2024/00025
Remissyttrande Telemast, BN 2024-000144	TN-2024/00025
Remissyttrande Vindfället 9 och del av Stadsliden 2_1 BN-2020_01401 Samråd	TN-2024/00025
Remissvar Transportdispens TRV 2024/127028, Skellefteå-Ljusdal ToR	TN-2024/00864
Remissvar Transportdispens TRV 2024/121980, Göteborg-Aitik	TN-2024/00843
Remissvar Transportdispens TRV 2024/127007, Skellefteå-Ljusdal ToR	TN-2024/00863
Remissvar transportdispens, TRV 2024/116053, Boden Oxelösund	TN-2024/00827
Remissvar transportdispens, TRV 2024/118990, Nyköping-Gällivare	TN-2024/00817
Remissvar transportdispens, TRV 2024/122847, Skellefteå-Holmsund ToR	TN-2024/00839
Remissvar TRV 2024/118455, Holmsund-Lycksele	TN-2024/00826
Remissvar TRV 2024/121380, Umeå-Bastuträsk ToR	TN-2024/00829
Yttrande om tung, bred och lång transport TRV2024/118052, Eskilstuna-Kiruna ToR	TN-2024/00818
Yttrande om tung, bred och lång transport TRV2024/126003, Årjäng-Luleå	TN-2024/00862
Yttrande om tung, bred och lång transport TRV2024/127839, Nyköping-Koskullskulle	TN-2024/00878

Yttrande om tävling på väg dnr: 9774-2024, Vännäs plåtrally	TN-2024/00837
Yttrande om Tävling på väg, Rally Sweden 2025 dnr: 8652-2024	TN-2024/00645

Blankett för fördelning av arbetsmiljöuppgifter till chefer

Fördelning görs av:

Namn <i>Karin Isaksson</i>	Befattning <i>Teknisk direktör</i>
Förvaltning/arbetsplats <i>Gator & parker</i>	

Fördelning görs till:

Namn <i>Annika Kjellson Lind</i>	
Befattning <i>Arb.chef & bitr. verks.chef</i>	Ansvarig för förvaltning/verksamhet/enhet <i>MAGI</i>
Namn på ersättare vid oplanerad frånvaro t.ex. sjukfrånvaro <i>Johan Byström</i>	
Fördelade arbetsmiljöuppgifter med åtföljande arbetsmiljöansvar (här kan även samordningsansvar dokumenteras) Se bilaga <i>samt ersätter Karin Isaksson vid hennes frånvaro</i>	

A: Kunskaper och kompetens

Mottagaren har relevant kompetens i arbetsmiljöfrågor (ÅÅ-MM-DD)

☒ Ja ☐ Nej, utbildning kommer att vara slutförd

B: Befogenheter

Mottagaren har getts relevanta befogenheter vad avser beslutanderätt och arbetsledning (ÅÅ-MM-DD)

☒ Ja ☐ Nej, mottagaren erhåller relevanta befogenheter senast från och med

C: Resurser

Mottagaren förfogar över relevanta resurser för fullgörandet av ansvaret (ÅÅ-MM-DD)

☒ Ja ☐ Nej, mottagaren förfogar över relevanta resurser senast från och med

Överenskommelse om fördelning av uppgifter inom arbetsmiljöområdet

Vi har gått igenom och är överens om vilka arbetsmiljöuppgifter som ingår i denna fördelning samt fördelningen oss emellan. Mottagaren har förstått innebörden av fördelningen och om skyldigheten att returnera.

(ÅÅ-MM-DD)

Fördelningen gäller från och med _____ och tillsvidare, dock tidigast från och med att utbildning enligt A ovan har fullgjorts samt befogenheter och resurser enligt B respektive C ovan har tilldelats mottagaren.

Jag fördelar ovanstående arbetsmiljöuppgifter	Jag tar emot ovanstående fördelning av arbetsmiljöuppgifter
Ort och datum <i>Umeå 25/10/07</i>	Ort och datum <i>Umeå 25/10/07</i>
Namnteckning <i>Karin Isaksson</i>	Namnteckning <i>Annika Kjellson Lind</i>
Namnförtydligande <i>Karin Isaksson</i>	Namnförtydligande <i>Annika Kjellson Lind</i>

Förvaring och årlig genomgång av delegerade arbetsmiljöuppgifter: Fördelningen förvaras i personalakten. För certifierade verksamheter (ISO 9001) ska fördelningen förvaras i ledningssystemet DOK (Dokument- och kvalitetsstyrning). Uppföljning av fördelade arbetsmiljöuppgifter görs i det årliga utvecklingssamtalet.

Blankett för fördelning av arbetsmiljöuppgifter till chefer

Fördelning görs av:

Namn Karin Isaksson	Befattning Teknisk direktör
Förvaltning/arbetsplats Fastighet	

Fördelning görs till:

Namn Johan Bystrom	
Befattning Arb.chef samt bitr. verks.chef	Ansvarig för förvaltning/verksamhet/enhet Administration och strategisk stöd
Namn på ersättare vid oplanerad frånvaro t.ex. sjukfrånvaro Annika Kjellson Lind	
Fördelade arbetsmiljöuppgifter med åtföljande arbetsmiljöansvar (här kan även samordningsansvar dokumenteras) Se bilaga	

A: Kunskaper och kompetens

Mottagaren har relevant kompetens i arbetsmiljöfrågor (ÅÅ-MM-DD)

☒ Ja ☐ Nej, utbildning kommer att vara slutförd

B: Befogenheter

Mottagaren har getts relevanta befogenheter vad avser beslutanderätt och arbetsledning (ÅÅ-MM-DD)

☒ Ja ☐ Nej, mottagaren erhåller relevanta befogenheter senast från och med

C: Resurser

Mottagaren förfogar över relevanta resurser för fullgörandet av ansvaret (ÅÅ-MM-DD)

☒ Ja ☐ Nej, mottagaren förfogar relevanta resurser senast från och med

Överenskommelse om fördelning av uppgifter inom arbetsmiljöområdet

Vi har gått igenom och är överens om vilka arbetsmiljöuppgifter som ingår i denna fördelning samt fördelningen oss emellan. Mottagaren har förstått innebörden av fördelningen och om skyldigheten att returnera.

(ÅÅ-MM-DD)

Fördelningen gäller från och med _____ och tills vidare, dock tidigast från och med att utbildning enligt A ovan har fullgjorts samt befogenheter och resurser enligt B respektive C ovan har tilldelats mottagaren.

Jag fördelar ovanstående arbetsmiljöuppgifter	Jag tar emot ovanstående fördelning av arbetsmiljöuppgifter
Ort och datum Umeå 25/10/07	Ort och datum Umeå 25/10/07
Namn/teckning Karin Isaksson	Namn/teckning Johan Bystrom
Namn/förtydligande Karin Isaksson	Namn/förtydligande Johan Bystrom

Förvaring och årlig genomgång av delegerade arbetsmiljöuppgifter: Fördelningen förvaras i personalakten. För certifierade verksamheter (ISO 9001) ska fördelningen förvaras i ledningssystemet DOK (Dokument- och kvalitetsstyrning). Uppföljning av fördelade arbetsmiljöuppgifter görs i det årliga utvecklingssamtalet.

Blankett för fördelning av arbetsmiljöuppgifter till chefer

Fördelning görs av:

Namn <i>Karin Isaksson</i>	Befattning <i>Teknisk direktör</i>
Förvaltning/arbetsplats <i>Teknik & fastighetsförvaltningen</i>	

Fördelning görs till:

Namn <i>Christina Ingman</i>	
Befattning <i>TIR. chef</i>	Ansvarig för förvaltning/verksamhet/enhet
Namn på ersättare vid oplanerad frånvaro t.ex. sjukfrånvaro <i>Karin Isaksson</i>	
Fördelade arbetsmiljöuppgifter med åtföljande arbetsmiljöansvar (här kan även samordningsansvar dokumenteras) Se bilaga	

A: Kunskaper och kompetens

Mottagaren har relevant kompetens i arbetsmiljöfrågor (ÅÅ-MM-DD)

☒ Ja ☐ Nej, utbildning kommer att vara slutförd

B: Befogenheter

Mottagaren har getts relevanta befogenheter vad avser beslutanderätt och arbetsledning (ÅÅ-MM-DD)

☒ Ja ☐ Nej, mottagaren erhåller relevanta befogenheter senast från och med

C: Resurser

Mottagaren förfogar över relevanta resurser för fullgörandet av ansvaret (ÅÅ-MM-DD)

☒ Ja ☐ Nej, mottagaren förfogar relevanta resurser senast från och med

Överenskommelse om fördelning av uppgifter inom arbetsmiljöområdet

Vi har gått igenom och är överens om vilka arbetsmiljöuppgifter som ingår i denna fördelning samt fördelningen oss emellan. Mottagaren har förstått innebörden av fördelningen och om skyldigheten att returnera.

(ÅÅ-MM-DD)

Fördelningen gäller från och med _____ och tillsvidare, dock tidigast från och med att utbildning enligt A ovan har fullgjorts samt befogenheter och resurser enligt B respektive C ovan har tilldelats mottagaren.

Jag fördelar ovanstående arbetsmiljöuppgifter	Jag tar emot ovanstående fördelning av arbetsmiljöuppgifter
Ort och datum <i>Umeå 25/10/24</i>	Ort och datum <i>Umeå 25/10/24</i>
Namnsteckning <i>Karin Isaksson</i>	Namnsteckning <i>C. Ingman</i>
Namnförtydligande <i>Karin Isaksson</i>	Namnförtydligande <i>Christina Ingman</i>

Förvaring och årlig genomgång av delegerade arbetsmiljöuppgifter: Fördelningen förvaras i personalakten. För certifierade verksamheter (ISO 9001) ska fördelningen förvaras i ledningssystemet DOK (Dokument- och kvalitetsstyrning). Uppföljning av fördelade arbetsmiljöuppgifter görs i det årliga utvecklingssamtalet.

Umeå kommun

Protokollsutdrag

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2024-12-10

§ 395

Diariennr: KS-2024/01022

Förslag till metod tilläggsuppdrag 2022:3

Beslut

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beslutar

att fastställa metod för urval enligt beskrivning nedan.

Ärendebeskrivning

Förslag till metod:

Under perioden augusti - november när förslag till planeringsdirektiv, inklusive drift- och investeringsbudget tas fram bereder jämställdhetsstrateger samt tjänstepersoner från tekniska nämnden ett förslag på projekt ur den föreslagna investeringsplanen som lämpliga piloter för jämställdhetsfokus. Dessa markeras i investeringsplanen, och en motivering till urvalet läggs till i slutet av dokumentet *förslag till investeringsbudget*. Målsättningen är att projekt som anses lämpliga som piloter nästkommande år samt att piloter väljs ut som möjliggör att arbete pågår på flera års sikt inom olika områden (typ av satsning) och geografier. Resultaten av piloterna bör följas upp och denna uppföljning vara en del av kriterierna som ligger till grund för kommande urval.

Under perioden november – mars då nämnder och bolag har möjlighet att yttra sig över förslag till planeringsdirektiv bör berörda nämnder även yttra sig över förslag till jämställdhetspiloter, detta bör framgå av anvisning för nämnder och bolags yttrande över stadsledningskontorets förslag till planeringsdirektiv.

Slutgiltigt beslut om vilket/vilka projekt som väljs ut som pilot bestäms under hösten efter antagen investeringsbudget och skrivs in i tekniska nämndens verksamhetsplan.

Finansiering för pilotarbete sker inom befintlig ram samt genom att nyttja möjligheter till extern finansiering med fokus på jämställd stadsplanering

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Umeå kommun**Protokollsutdrag**Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2024-12-10

för att möjliggöra innovation och metodutveckling inom området, med stöd av investeringsbudgeten samt jämställdhetsutskottets aktivitetsbudget som medfinansiering. Aktiv samverkan ska ske mellan tekniska nämnden och jämställdhetsutskottet samt andra berörda nämnder.

Målsättning:

Att vid beslut om investeringsbudget vid kommunfullmäktige i juni återfinns en markering vid projekt som anses lämpliga som piloter nästkommande år samt att piloter väljs ut som möjliggör att arbete pågår på flera års sikt inom olika områden (typ av satsning) och geografier.

Metod för arbete:

Arbete med jämställdhet och stadsplanering

Beredningsansvariga

Karin Isaksson, teknisk direktör

Anna Flatholm, stadsarkitekt

Linda Gustafsson, jämställdhetsstrateg

Annika Dalén, utvecklingsstrateg

Beslutet ska skickas till

Tekniska nämnden

Ledningskoordinator



Handlingsplan suicidprevention

Dokumentnamn: Handlingsplan suicidprevention Umeå Kommun DNR KS-2022/00916		
Dokumentansvarig: Individ- och familjenämnden		Dokumentdatum: 2021-08-30
Godkänd av: Kommunstyrelsen	Version: [1.2]	Reviderad: 2023-04-25

Innehåll

Bakgrund.....	4
Inledning.....	5
Syfte och mål	6
Suicidprevention samverkansgrupp Umeå	6
Övergripande syftesbeskrivning suicidpreventiv samordningsgrupp Umeå.....	6
Företrädare till samverkansgruppen	7
Uppföljning av det suicidpreventiva arbetet.....	8
Beslut och ansvarsområden	8
Suicidpreventiva insatser	10
Prioriterade områden och åtgärdsförslag	10
Universell prevention	11
Ökad samverkan internt och externt	11
Förebyggande arbete	11
Skapa suicidsäkra miljöer och infrastruktur	12
Förhöjd kunskap och omvärldsbevakning om suicid och suicidprevention.....	12
Selektiv prevention.....	13
Ökad samverkan inom verksamheter som arbetar med särskilda riskgrupper	13
Ökad kunskap om personer i särskild utsatthet för suicidrisk	14
Fokus på bemötande	15
Indikativ prevention	15
Ett samordnat blåljus.....	15
Systematiskt kvalitetsarbete för att utreda och förhindra suicid	16
Samverkan på indikativ preventionsnivå.....	16
Bilaga 1: Suicidprevention aktivitetsplan för [fyll i förvaltning/verksamhets namn].....	18
Bilaga 2: Lokal suicidstatistik Umeå.....	22
Bilaga 3: Suicidstatistik Västerbotten och riket.....	23
Bilaga 4: Lokala uppgifter om hälsa och mående från rapporter Umeå	24

”Genom att visa i ord och handling att du verkligen vill förstå och hjälpa kan du göra skillnad för personen och minska risken för en suicidal handling”¹

¹Citat hämtat från Handlingsplan för tidig upptäckt och bedömning av suicidrisk Elevhälsan Umeå Kommun

Bakgrund

Hur vi hjälps åt för att förhindra självmord är en fråga som får alltmer utrymme i samhällsdebatten. Riksdagen uppmärksammade behovet av riktat stöd för att arbeta med suicidprevention genom att 2008 anta en nollvision mot suicid,² med uppdrag åt Socialstyrelsen och Folkhälsomyndigheten att organisera det nationella arbetet. Folkhälsomyndigheten beskriver suicidprevention och psykisk ohälsa som prioriterade folkhälsopolitiska frågor i Sverige³. Arbetet på nationell nivå bedrivs dels genom den övergripande nationella folkhälsopolitiken, dels genom det nationella suicidpreventiva handlingsprogrammet och regeringens strategi för statens insatser inom området psykisk hälsa 2016–2020: ”Fem fokusområden fem år framåt”⁴.

I Umeå kommun har det gjorts flertalet kraftsatsningar för att omsätta vilja och engagemang att arbeta med suicidprevention. År 2011 antogs en motion av Kommunfullmäktige om en nollvision mot självmord hos barn och unga⁵ mot bakgrund att suicidtal i Sverige börjat öka, i synnerhet hos gruppen barn och unga. Till följd av detta startades bland annat ett arbete att ta fram handlingsplaner och rutiner för elever, skolpersonal och elevhälsa och ensamkommande barn. Utbildningssatsningar i Umeå kommun för att stärka människors kompetens att möta andras utsatthet har bland annat innefattat utbildningar i YAM (Youth Aware of Mental health) för elever, MHFA (första linjen psykisk hälsa), Psyk-E Bas äldre inom äldreomsorg, ESL (Ett Självständigt Liv) och MI (Motiverande samtal) inom funktionshinderomsorgen och AOSP (akut omhändertagande av självmordsnära person).

På initiativ av individ- och familjenämnden i Umeå kommun gavs 2018 ett uppdrag att utforska möjligheter för att samordna och skapa ett lärande i det fortsatta suicidpreventiva arbetet. Mot bakgrund av den rapport som skrevs fram tillsattes 2020 en samordnare för suicidprevention med uppdrag att jobba kunskapsstärkande för ett långsiktigt och kontinuerligt arbete och ta fram handlingsplaner inom stöd- och omsorgsförvaltningen och äldreförvaltningen.

2021 fattade kommunfullmäktige beslut att anta en nollvision mot självmord som inkluderar alla åldrar⁶ samtidigt som det pågår en långsiktig planering för kunskapsbaserade förebyggande insatser på bred front för kommuner i Västerbottens län. Däribland en ”Länsövergripande strategi för suicidprevention Västerbotten” som arbetas fram under 2021 bland annat med stöd av regionens kommuner inkluderat Umeå kommun. Handlingsplan suicidprevention Umeå kommun bygger vidare på det arbete som görs och tar ett helhetsgrepp för suicidprevention i Umeå. Handlingsplanen är framtagen utifrån mall och rekommendationer från NASP (Nationellt Centrum för Suicidforskning och Prevention, KI (Karolinska institutet) och CHIS (Stockholm läns sjukvårdsområde), med inspiration hämtat från Uppsalas, Jönköpings och Stockholms arbete med suicidprevention.

² Regeringens proposition 2007/08:110 En förnyad folkhälsopolitik

³ Folkhälsomyndigheten, Psykisk hälsa och suicidprevention Lägesrapport 2019

⁴ Nationell samordnare inom området psykisk hälsa, Fem fokusområden fem år framåt: regeringens strategi inom området psykisk hälsa 2016-2020

⁵ Beslut kommunfullmäktige Diarienummer 278/2011

⁶ Umeå Kommun Kommunstyrelse Sammanträdesprotokoll 2021 05 18, diariennr: KS-2020/00335

Inledning

Varje år avlider cirka 1500 personer i Sverige till följd av självmord⁷ varav 16⁸ är hemmahörande i Umeå kommun. Äldre personer och särskilt personer över 85 år är en målgrupp som står ut i statistik om fullbordad suicid och står för ungefär en fjärdedel av alla självmord i landet. Den lokala statistik vi har att utgå från beskriver inte suicid som särskilt iögonfallande i Umeå jämfört med övriga Sverige med förbehåll för vissa särskilt utsatta grupper:

- Aktuella siffror visar på en dödlighet till följd av suicid som ligger över 250% hos unga män i Västerbotten jämfört med riksgenomsnittet - en trend som ökat över rikssnittet sedan 2016⁹.
- 29% av gruppen som tillskriver sig ha en funktionsnedsättning skattar sitt mående till ganska dåligt eller mycket dåligt vilket är att jämföra med 3% av genomsnittsbefolkningen.¹⁰
- Beroende på i vilket område du bor kan det vara uppåt tre gånger så stor sannolikhet du övervägt att ta ditt liv¹¹.
- Av de som erfart psykiskt övergrepp har nästan hälften haft tankar på att ta sitt liv.¹²

Suicidhandlingar är den yttersta konsekvensen av ett stort lidande. Lidandet kan ha orsakats av att ha drabbats av svår sjukdom (såväl psykisk som fysisk) eller av olika trauman och livshändelser. En betydande andel av de som försökt ta sitt liv har i olika studier konstaterats lida av depression, ångesttillstånd, schizofreni eller andra psykiska problem. Somatiska tillstånd som för med sig ett betydande lidande som kan resultera i suicidhandlingar är till exempel maligna tumörsjukdomar och kronisk smärta. Konflikter i familjen, erfarenheter av mobbning, arbetslöshet och ekonomiska svårigheter, liksom ett stort antal olika riskbeteenden eller stressande livshändelser är exempel på tillstånd som också kan leda till att livet inte längre upplevs värt att leva.

Utöver detta är alkoholmissbruk vanligt förekommande vid många självmord i synnerhet bland män, vilket kan bidra till en mer långvarig förhöjd risk för suicidhandlingar.

Generellt sett ökar också impulsiviteten och aggressionen vid alkoholintag, vilket kan leda till förhastade beslut i en situation av upplevd kris och lidande.

Suicidproblematik innebär inte enbart ett lidande för den suicidnära personen utan också för dennes familj, vänner och andra närstående. Att leva under hotet av suicid är extremt stressande och sorgen efter ett självmord är oftast mer traumatisk och av annan karaktär än efter dödsfall på grund av sjukdom eller olyckor. Sorgen kompliceras av de närståendes känsla av skam och skuld och av de tabun när det gäller suicid som finns i samhället. Av ett suicidförsök följer det ofta negativa psykologiska (trauma), somatiska (fysiska skador) och i vissa fall neurologiska konsekvenser för individen som kan vara mer eller mindre bestående.

⁷ Både säkra och osäkra suicid är medräknade i denna statistik. Säkra suicid avser de självmord där det är kartlagt att avsikten varit att ta sitt liv. De flesta osäkra fallen kan hänföras till olika typer av förgiftningar. Man får en underrapportering av självmord om man väljer att räkna bara säkra diagnoser. Så mycket som 70 till 75 procent av de osäkra självmorden har efter psykologiska undersökningar skattats som självmord. Det finns alltså skäl till att slå ihop säkra och osäkra data för att få en mer rättvisande bild. Aktuell statistik för kommunen/staden kan tillhandahållas av NASP nasp@ki.se

⁸ Rättsmedicinalverket Dnr X22-90046, Självmord i Umeå 2012-2022, Personer som avlidit i Umeå kommun till följd av självmord eller där det var oklart om det var självmord eller olycksfall.

⁹ Här jämförs gruppen unga män ålder 15-24 som har en suiciddödlighet på 40.57 per 100.000 personer jämfört med 15.02 som är riksgenomsnittet 2019

¹⁰ Se bilaga 4 figur 161

¹¹ Se bilaga 4 figur 143

¹² Se bilaga 4 figur 87

Eftersom suicid inte är enbart en konsekvens av psykisk sjukdom, krävs det insatser som förebygger även andra orsaker till lidande eller som dämpar lidandets effekt på suicidalitet. Det är också viktigt att fokusera på den existentiella aspekten och att förstärka samhällets resurser att fånga upp och stärka de drabbade.

Syfte och mål

Det övergripande målet är att minska antalet suicid i Umeå kommun.

Handlingsplanen ska tydliggöra kommunens ansvar för det suicidpreventiva arbetet i Umeå kommun samt skapa förutsättningar för ett strukturerat och kontinuerligt arbete. Syftet är också att öka medvetenheten om riskgrupper och bakgrundsfaktorer till suicid för att verksamheterna bättre ska kunna uppmärksamma personer som kan befinna sig i risk.

Arbetet har sin utgångspunkt i kommunens värdegrund, och mål kring psykisk hälsa och social hållbarhet och avser ge förutsättningar för en bred samverkan för att sprida och omsätta arbetet. Ett nav i det fortsatta suicidpreventiva arbetet i Umeå kommun omsätts av ett långsiktigt suicidpreventivt arbete genom Suicidprevention samverkansgrupp Umeå.

Suicidprevention samverkansgrupp Umeå

Övergripande syftesbeskrivning suicidpreventiv samordningsgrupp Umeå¹³

- Företräda frågor om suicidprevention där suicid är den yttersta konsekvensen av ett stort lidande
- Skapa samsyn och gemensam målsättning
- Samordna det suicidpreventiva arbete som görs för att öka synergier och minska dubbelarbete
- Bidra till att de åtgärder och insatser som erbjuds motsvarar helheten och omfattningen i de behov som finns
- Formulera interna åtaganden i en aktivitetsplan som görs tillgänglig för andra för att underlätta uppföljning, följsamhet och samverkansformer
- En plattform för att känna stöd och styrka i ett långsiktigt suicidpreventivt arbete och dela med oss av kunskap och förslag sinsemellan
- Skapa en tydlighet i vem en kan nå från respektive samhällsaktör för att samverka kring suicidprevention
- Skapa förutsägbarhet och regelbundenhet genom terminsvisa träffar och uppföljning kring aktivitetsplan av kommunens sammankallande samordnare för suicidprevention
- Snabbare kunna genomföra insatser som svarar mot gap – exv. komplettera, skala upp, tillföra insatser kring suicidprevention, exempelvis samverkan kring händelseanalyser

¹³ Suicidprevention samverkansgrupp Umeå har beslutat om gemensam målsättning

Företrädare till samverkansgruppen¹⁴

Företrädare har mandat att driva frågor om suicidprevention för sitt verksamhetsområde. Företrädare i samverkansgruppen föreslås utgå från en aktivitetsplan¹⁵ för att beskriva mätbara och uppföljda målsättningar i sitt interna suicidpreventiva arbete. Stöd, mallar och hjälpmedel finns på digital arbetsyta tillgängliga för att utveckla och implementera internt suicidpreventiva arbete. Samverkansgruppen har stöd av planeringsgrupp för en långsiktighet i pågående arbete och har ett antal arbetsgrupper som jobbar närmare implementering av handlingsplanens olika åtgärdsförslag.

Blåljus Västerbotten

Polismyndigheten
Umeåregionens brandförsvär
Ambulanssjukvården Västerbotten
SOS Alarm

Övrig myndighet Umeå

Umeå universitet
Trafikverket
Kriminalvården frivården
Kriminalvården anstalt och häkte

Region Västerbotten

Akutmottagning Umeå
Folkhälsoenheten
Psykiatrisk akut- och bedömningsmottagning Umeå
Psykiatrisk klinik öppenvårdsmottagning Umeå
Psykiatrimottagning läkarjour
Geriatriskt centrum Umeå
Habiliteringscentrum
Barn- och ungdomspsykiatrisk mottagning Umeå
Hälsocentraler
Onkologisk avdelning Umeå
Ungdomshälsan

Näringsliv och civilsamhälle

Externa hemtjänstutförare
Svenska Kyrkan
MIND Umeå
BRIS Barnens Rätt i Samhället Umeå
(H)järnkoll Västerbotten
Resurscentrum för traumastöd Vårsta diakoni
Folkuniversitet Umeå
Svenska kommunalpensionärernas förbund
Generationskören
Suicide Zero
Röda Korset Umeåkretsen

Umeå kommun

Näringsliv
Fritidsförvaltning
Samhällsbyggnadsförvaltning
Stöd och omsorgsförvaltning
Teknik och fastighetsförvaltning
Utbildningsförvaltning
Äldreomsorgsförvaltning
Stadsledningskontorets HR-avdelning
Umebrå
Alkohol och drogrådgivning Ingången

¹⁴ Suicidprevention samverkansgrupp Umeå är under sammanställning, listan kan komma att ändras. Uppgifter om företrädare uppdaterad mars 2023.

¹⁵ Se bilaga 1

Uppföljning av det suicidpreventiva arbetet

Respektive förvaltnings företrädare ansvarar för att årligen skriva en summering utifrån aktivitetsplan¹⁶ av det suicidpreventiva arbete som genomförts i förvaltningen under året.

Samordnare för samverkansgruppen sammanställer utifrån det en årlig rapport som även inkluderar samverkansgruppens gemensamma arbete under året utifrån de aktiviteter som tagits fram.

Den årliga sammanfattningen föredras i Umeå kommun på Individ-och familjenämnden som ägare av handlingsplanen samt kommunstyrelsens hållbarhetsutskott och skickas till kommunens övriga nämnder och företrädare för övriga organisationer i samverkansgruppen.

I juni 2022 beslutade kommunfullmäktige att Handlingsplan suicidprevention kommer att ingå i Program för social hållbarhet. Inom ramen för Umeå kommuns styrmodell kommer uppföljning av program och återslag från nämnderna ske utifrån de anvisningar som tas fram.

Beslut och ansvarsområden

Värdegrund och policy Umeå kommun

I Umeå kommun eftersträvas ett långsiktigt arbete för ett hållbart samhälle¹⁷. Umeå kommuns värdegrund beskriver bland annat att "en god folkhälsa innebär att den enskilda människans hälsa är bra och att den är jämnt fördelad över hela befolkningen". Ett sätt att arbeta utifrån den målsättningen är att lyfta upp särskilt utsatta målgrupper när det kommer till suicidprevention bland annat genom att jobba för att minska åtskillnader genom att stärka särskilt utsatta grupper. Fördjupning med förslag på åtgärder finns att läsa under avsnitten om selektiv och indikerad prevention. Strategisk plan för Umeå kommun 2016-2028¹⁸ lyfter fram ett vikten av utvecklingsmöjligheter för att stärka goda livsvillkor för att uppnå en så hög grad av jämställdhet och jämlikhet som möjligt.

Umeå kommun arbetar också utifrån målet att skapa förutsättningar för att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv¹⁹. Suicid som jämställdhetsfråga kommer bland annat i uttryck i att män står för cirka 70% av fullbordade suicid i Sverige²⁰. En del i den gemensamma värdegrunden i Umeå kommun är utgångspunkten att vi skapar värde för dem vi finns till för. "För att på bästa möjliga sätt ha medborgarfokus behövs allas engagemang. För det krävs inflytande och nödvändig kompetens"²¹. Möjlighet till delaktighet och inflytande inom Umeå kommun beskrivs bland annat inom kommunens folkhälsomål²² där alla ska ha lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter inom livets olika områden, vilket är målsättningar som även bör genomsyra det suicidpreventiva arbetet. I likhet med att självmord är att betrakta som en kumulering av livsomständigheter och ohälsa, ingår även det suicidpreventiva för att stärka människors livssituationer för att minska risker för suicid och stärka skyddsfaktorer²⁴. Däri ingår också att betrakta suicid som ett folkhälsoproblem där frågan om att minska suicid kan ingå som del i det hälsofrämjande arbetet som görs.

¹⁶ Se Bilaga 1

¹⁷ Översiktsplan Umeå kommun – vägvisning till planens delar, teman och aktualitet

¹⁸ Strategisk plan för Umeå kommun 2016-2028, antagen i kommunfullmäktige 2016-03-29

¹⁹ Strategi för jämställdhetsarbete i Umeå kommun, antagen i kommunfullmäktige 2017

²⁰ Folkhälsomyndigheten: psykisk ohälsa, suicidalitet och

²¹ Umeå kommun värdegrund och vision med fler målsättningar finns att läsa på Umeå kommuns intranät under sidor - > ledning och styrning

²² Folkhälsa – folkhälsomål för Umeå kommun

Avgränsningar

- Handlingsplanen avser suicidprevention och omfattar inte specifika behandlingsinsatser för förebyggande av och behandling av psykisk ohälsa.
- Samverkansgruppen är inte att ersätta eller förväxla med kommunens grupp för psykosocialt stöd: POSOM-gruppen²³ som tillhandahåller psykosocialt stöd och omhändertagande vid katastrofer, större olyckor eller andra händelser av sådan karaktär att det finns behov av omfattande psykosocialt stöd till flera personer samtidigt.

Terminologi

I facklitteratur har ordet självmord alltmer kommit att ersättas av termen suicid. Orden används synonymt, ofta används båda termerna omväxlande i en och samma text. Vissa föredrar ordet suicide eftersom självmord kan leda tankarna till mord och kriminella handlingar, medan andra anser suicid vara ett alltför kliniskt och avståndstagande begrepp²⁴. I handlingsplanen används båda begreppen synonymt.

Suicid/självmord	en medveten, uppsåtlig, självförvållad, livshotande handling som leder till döden.
Suicidförsök	livshotande eller skenbart livshotande beteende i avsikt att sätta sitt liv på spel eller göra intryck av en sådan avsikt som inte leder till döden.
Suicidprevention	kan till exempel vara utbildning, informationsinsatser, metodutveckling, begränsning av medel och metoder, efterlevandestöd för att förhindra och minska antalet suicidförsök och suicid.
Suicidnära	personer som under senaste året gjort självmordsförsök, personer med allvarliga självmordstankar, personer som utan att ha allvarliga självmordstankar ändå kan anses befinna sig i riskzonen.

Genomförande

Handlingsplanen pekar ut vilka områden som är prioriterade för det suicidpreventiva arbetet inom Umeå kommun. Enskilda nämnder och förvaltningar ansvarar dock för att prioritera och implementera angivna åtgärdsförslag.

För hållbarheten i det suicidpreventiva arbetet är det viktigt att det finns förutsättningar att prioritera frågorna inom organisationsstrukturen och tjänstepersoner som fördelar och delegerar arbetsuppgifter och resurser.

²³ Posom kallas in via räddningstjänst, ambulans eller polis

²⁴ SKL: Att förebygga suicid i fysisk miljö

Suicidpreventiva insatser

Forskning visar att det finns flera suicidpreventiva insatser som är verksamma. Exempel på sådana som visat sig vara effektiva är begränsning av tillgången till medel och metoder för suicid, behandling av depression genom effektiva läkemedel och erbjudande om psykoterapi, säkerställd vårdkedja för patienter med suicidalt beteende samt åtgärder för att förhindra att människor tar sitt liv vid så kallade hot-spots (platser där många personer tar sitt liv)²⁵. Även skolbaserade preventionsprogram (exempelvis YAM²⁶) har visat sig fungera väl för att förebygga suicidförsök och suicidtankar hos unga²⁷.

Bakom suicidhandlingar finns en komplex problematik och ett brett spektrum av riskfaktorer. Självordspreventiva insatser som består av flera olika delar i en så kallad multikomponent strategi, har större chans att nå resultat, under förutsättning att åtminstone en av komponenterna är effektiv²⁸. Exempelvis kan en kunskaphöjande insats göras i kombination med en striktare alkoholtillsyn. Synergieffekter kan då uppnås och ge ett bättre utfall än varje enskild insats för sig.

Enligt forskningen saknas dock tillförlitliga metoder för att kunna predicera framtida självmord genom verksamma screening-verktyg. Därför bör en stor del av insatserna riktas till många människor med låg eller måttlig risk, snarare än att enbart fokusera på särskilda riskgrupper²⁹. På så vis kan det suicidpreventiva arbetet ge avtryck på befolkningsnivå. Suicidpreventivt arbete bör således ske på flera nivåer: universell, selektiv och indikativ, enligt figur nedan.

Prioriterade områden och åtgärdsförslag

Suicidförebyggande arbete behövs på olika nivåer³⁰. För att öka medvetenheten och ge struktur till genomförandet av suicidpreventivt arbete presenteras nedan ett antal åtgärdsförslag. Förslagen presenteras utifrån vilken preventionsnivå respektive åtgärd tar sikte på. Specifika mål på kort och medellång sikt presenteras under respektive prioriterat område. Avsnitten och förslagen som anges här nedan är att betrakta som förslag eller inspiration att utgå från i beskrivandet av egna åtaganden.



Bild: insatsernas tre nivåer.

²⁵ NASP. Underlag till handlingsplan för suicidprevention 2019–2022. 2019-06-03

²⁶ Youth Aware of Mental Health. Ett program för skolelever med syfte att främja psykisk hälsa.

²⁷ Folkhälsomyndigheten. Utblick Folkhälsa. Maj 2017. Flera insatser kan förebygga självmord

²⁸ NASP. Underlag till handlingsplan för suicidprevention 2019–2022. 2019-06-03

²⁹ Ibid

³⁰ Folkhälsomyndigheten, Lägesrapport: Psykisk hälsa och suicidprevention 2020

Universell prevention

Universell suicidprevention handlar om främjande insatser som riktar sig till hela befolkningen.

Ökad samverkan internt och externt

Ett framgångsrikt suicidpreventivt arbete ställer krav på samverkan och samarbete med ett flertal aktörer inom kommunen samt med externa parter regionalt och nationellt. Viktiga funktioner utöver kommunala förvaltningar och blåljuspersonal är till exempel nämnder med ansvar för skyddsbarriärer på broar eller andra suicidtäta platser, nämnder med ansvar för skolbaserade preventiva insatser och äldreomsorgen med ansvar för personer över 65 år.

Verksamheter inom Regionens hälso- och sjukvård är viktiga samverkanspartners för ett framgångsrikt suicidpreventivt arbete. Det finns också organisationer inom civilsamhället som besitter kompetens och som bör involveras i det suicidpreventiva arbetet för att komplettera kommunalt och regionalt arbete. Mind, Suicide Zero och SPES är exempel på organisationer som erbjuder stöd och kunskap och lyfter frågan om suicid i det offentliga rummet.

Målsättning:

- Det ska finnas en struktur för samverkan kring det suicidpreventiva arbetet.

Åtgärdsförslag:

- Uppstart och fortsatt arbete Suicidprevention samverkansgrupp Umeå.

Förebyggande arbete

Ett förebyggande arbete skapar möjligheter för att nå invånare innan problem uppstår, vilket i bästa fall ger skyddande effekter livet ut. Ökad sårbarhet för negativa reaktioner på livskriser och motgångar grundläggs tidigt. Barn och unga är därför viktiga målgrupper för insatser som riktar sig brett.³¹

Viktiga verksamheter för det suicidpreventiva arbetet på universell nivå är exempelvis ungdomsmottagningar och verksamheter som bedriver uppsökande arbete. Ungdomsmottagningarnas kuratorer träffar ungdomar både i grupp och individuellt och har ett hälsofrämjande uppdrag. Fältgruppen tillhör socialtjänsten, jobbar uppsökande och förebyggande och kommer i kontakt med ett stort antal ungdomar i Umeå. Ett psykoedukativt perspektiv³² är av stor betydelse för att hjälpa barn och unga att lära sig att hantera motgångar av normalgraden.

Kunskap om normer och våldsförebyggande arbete har också bäring på det suicidpreventiva arbetet. Förväntningar på hur psykisk ohälsa visar sig och tolkningar av en persons beteende utifrån könstillhörighet tenderar att påverka personal³³. Konsekvensen kan bli att vuxna inte ställer samma frågor till pojkar som till flickor, eller att vuxna inte hör när pojkar och unga män berättar om känslor av utsatthet. Utan träning i att formulera sina känslor eller att ta ansvar för sina egna och andras behov finns en risk för att utveckla svagare beredskap för att hantera omvälvande händelser. En medvetenhet om skillnader mellan pojkar och män och flickor och kvinnor, och arbetssätt anpassade därefter, är av stor betydelse.

Familjecentraler och tidigt stöd i samverkan mellan socialtjänsten, öppen förskola samt mödra- och barnhälsovård är viktiga verksamheter i det suicidpreventiva arbetet på universell nivå. Exempel på insatser

³¹ NASP. Rekommendationer för suicidpreventiva insatser på befolkningsnivå, 2019

³² Psykoedukation handlar om att få förståelse och kunskap för symtom och hur dessa bäst kan hanteras

³³ SKL. Maskulinitet och psykisk hälsa. Strategier för förbättringsarbete i vård och omsorg. 2018

är uppsökande arbete till nyblivna föräldrar som görs inom ramen för hembesöksprogrammet, samt erbjudande till föräldrar om tidiga insatser i form av råd och stöd som främjar god hälsa och ökar möjligheten till ett välfungerande föräldraskap.

Ytterligare förebyggande insatser på universell nivå handlar om att begränsa befolkningens alkoholintag då det finns en koppling mellan hög alkoholkonsumtion och antalet suicid i befolkningen³⁴. Under slutet av 1990 talet fick kommunerna ta över visst ansvar för alkoholfrågorna, bland annat tillståndsgivningen av serveringstillstånd till restauranger.

Målsättning:

- Genom befolkningsriktade insatser stärka det suicidpreventiva arbetet genom förebyggande verksamheter

Åtgärdsförslag:

- Särskilt uppmärksamma ett suicidpreventivt perspektiv inom annat förebyggande arbete som bedrivs

Skapa suidsäkra miljöer och infrastruktur

Genom att undanröja möjligheten att genomföra en självmordshandling, eller öka chansen att upptäcka den i tid, kan man rädda liv. Eftersom självmord kan förekomma i utemiljöer såsom vägar, parker och stränder är det viktigt att uppmärksamma olycksrisker utifrån ett suicidförebyggande perspektiv på offentliga platser och i utomhusmiljöer och på så vis arbeta för att undanröja medel och metoder för suicid.

Målsättning:

- Att suicidprevention samverkansgrupp Umeå fungerar som ett forum för att öka medvetenheten om suicidrisker för gemensamma åtgärder

Åtgärdsförslag:

- Att suicidprevention samverkansgrupp Umeå gemensamt behandlar fråga om att kartlägga riskzoner för suicid och tar fram en plan för vilka aktörer som ska kontaktas
- Att suicidprevention samverkansgrupp Umeå gemensamt behandlar fråga om att sammanställa och analysera statistik för suicid.

Förhöjd kunskap och omvärldsbevakning om suicid och suicidprevention

För ett effektivt suicidpreventivt arbete krävs både generella och specifika kunskaper i suicidprevention, samt förståelse för hur problemet tar sig uttryck ur ett brett perspektiv. Om yrkesverksamma inte har relevant kompetens och tillgång till metoder och rutiner för att upptäcka risk för suicid är det svårt att identifiera riskpersoner eller våga lyfta frågan. Regelbunden utbildning om självmord, myter, sambandet mellan självmord och psykisk ohälsa samt riskfaktorer och riskgrupper är därför väsentlig. Även kunskap om vikten av att våga fråga om självmordstankar är central.

Att vara suicidnära behöver i sig inte innebära att personen genomför en suicidhandling även om risken finns. Svårigheten är att det på ett tillförlitligt sätt inte går att skilja de personer som kommer att ta sitt liv från de som inte kommer att göra det³⁵. Till exempel är många suicidhandlingar impulsiva och utförs i anslutning till en drabbande livshändelse som utlöser en akut kris. Att våga fråga är centralt för att kunna

³⁴ Folkhälsomyndigheten: Alkohol och suicid. Analyser av svenska data, 2018

³⁵ Belsher m.fl., Prediction models for suicide attempts and deaths: a systematic review and simulation. JAMA psychiatry. 2019

erbjuda stöd och hjälp till de som har suicidtankar även om det innebär att frågan kommer att ställas även till personer som inte har det.

Målsättning:

- Att berörda verksamheter har möjligheter att identifiera behov av kunskap, samt har blivit medvetna om ansvar och möjligheter att arbeta suicidpreventivt.
- Att det finns kunskap inom verksamheterna om att identifiera risk för självmord samt en större benägenhet att våga fråga om suicidtankar.

Åtgärdsförslag:

- Inventera vilka behov av kompetenshöjning som finns inom den egna verksamheten.
- Dra nytta av de utbildningar som finns, exempelvis Aktion Livräddning och andra kunskapshöjande insatser.
- Ta del av och sprid kampanjer som syftar till att främja det suicidpreventiva arbetet (t.ex Stör döden³⁶)
- Sprida goda exempel, internt och externt.
- Inom ramen för den egna verksamheten uppmärksamma möjligheter att stödja utvecklingen av suicidpreventivt arbete.

Selektiv prevention

Selektiva preventionsinsatser riktar sig till grupper i särskild utsatthet för suicidrisk.

Ökad samverkan inom verksamheter som arbetar med särskilda riskgrupper

Personer med en psykiatrisk sjukdom och/eller beroendetillstånd, allvarliga somatiska sjukdomar, funktionsnedsättningar, neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, samsjuklighet, anhöriga/närstående till svårt sjuka, hbtq-personer och äldre män har samtliga på gruppnivå förhöjd risk för suicid. Andra riskgrupper som forskningen lyfter fram är personer som tidigare försökt ta sitt liv (främst unga) samt efterlevande till personer som tagit sitt liv.

Åldrandet i sig innebär en ökad risk för både fysiska och psykiska sjukdomar. Att åldras och bli äldre innebär också sociala och hälsomässiga förändringar och ökad risk för ofrivillig ensamhet. Flera faktorer som bidrar till psykisk ohälsa tycks öka med stigande ålder till exempel fler fysiska hälsoproblem, försämrad funktionsförmåga, förlust av närstående och försämrat socialt nätverk. När arbetslivet avslutas kan det medföra färre sociala kontakter och en mer ensam tillvaro för den enskilde. Pensionering innebär inte att tidigare bekymmer försvinner så som missbruk, psykisk ohälsa eller en hemsituation med våld. Den äldre befolkningen vill ofta inte vara till besvär och ber därmed inte om hjälp, vilket gör det svårt att uppmärksamma risk för suicid.

Diagnoser av psykisk ohälsa, som depression och ångest och förskrivning av medicin för dessa har ökat för barn och unga sedan 1990-talet. Skolstressen och mobbingen har ökat, fler barn känner sig otrygga i skolan och skolresultaten har sjunkit för svenska barn³⁷. En trygg och säker skolgång förebygger en rad hälsorelaterade risker och att inte ta del av skola leder till utanförskap och ensamhet. Skolorna i Umeå kommun jobbar vidare med att motverka problematisk skolfrånvaro³⁸. Exempelvis arbetar de kommunala skolenheternas elevhälsoteam inom grundskola och gymnasieskolan aktivt med problematisk skolfrånvaro. Inom kommunal grundskola finns även ett särskilt team som arbetar med problematisk skolfrånvaro i

³⁶ Stör döden – en kampanj för att uppmärksamma självmord i samarbete mellan NASP, Suicide Zero, Mind och SPES.

³⁷ En rapport och psykisk ohälsa och suicid bland barn och unga, Suicide Zero, 2020

³⁸ Skolfrånvaro och vägen tillbaka, Skolverket rapport 341, 2010

samverkan med socialtjänsten.

För personer inom dessa riskgrupper, som är aktuella inom verksamheter med personal som jobbar uppsökande eller av andra skäl är i kontakt med människor som befinner sig i riskgrupper för suicid, krävs ofta att insatserna sker i samverkan med hälso- och sjukvården, likväl som med närstående.

När en person har varit inneliggande på sjukhus för somatisk eller psykiatrisk vård, och behöver stödsatser efter utskrivning är det extra viktigt att denna övergång upplevs som trygg och samordnad för den enskilde. Som stöd till personer i ovan beskrivna riskgrupper kan det vara aktuellt att göra en samordnad individuell plan (SIP). Socialtjänsten och hälso- och sjukvården är skyldiga att ta initiativ till en SIP när de ser att det behövs samordning för att en person ska få rätt stöd.³⁹ En samordnad individuell plan ska också upprättas när en person skrivs ut från slutenvård och har behov av insatser från både hälso- och sjukvården och socialtjänsten.⁴⁰ Den enskilde måste alltid godkänna att en plan tas fram och kan även själv initiera planen.

En SIP kan i vissa fall behöva kompletteras med en krisplan där det framgår vilka kontakter som ska tas och vilka insatser som ska sättas in vid till exempel försämrat hälsoläge och suicidrisk vid återinsjuknande.

Målsättning:

- Berörda verksamheter har identifierat samarbetsparter och ökat användningen av SIP för personer som befinner sig i förhöjd risk för att utföra suicidhandlingar

Åtgärdsförslag:

- Utveckla arbetet med SIP genom att öka personalens kunskaper om att använda SIP, att hålla i SIP-möten samt vid behov ta fram kompletterande krisplan.
- Förstärk en trygg hemgång för de barn, unga och vuxna som varit inneliggande på sjukhus för somatisk eller psykiatrisk vård och behöver stöd från kommunen när de skrivs ut.
- Se över rutiner och utvecklingsmöjligheter för samverkan med hälsocentraler och första linjen för barn och unga, utifrån riskfaktorer för suicid⁴¹.
- Skolorna bör fortsätta sitt lokala arbete för beredskap och samverkan med andra instanser för att stödja elever som riskerar att bli långvarigt frånvarande.

Ökad kunskap om personer i särskild utsatthet för suicidrisk

Av de personer som tagit sitt liv och samtidigt varit inskrivna i slutenvård eller öppenvård mellan 2011 och 2016 var substansrelaterade diagnoser de vanligaste, därefter kommer personlighetsstörningar (bland kvinnor) och ångestrelaterade tillstånd (bland män).⁴²

Bland personer som identifierar sig som hbtq är risken för suicidförsök förhöjd i jämförelse med gruppen heterosexuella och cis-personer.⁴³ Orsaken till dessa skillnader ligger i den specifika utsatthet för stress kopplat till stigma som hbtq-personer exponeras för (även kallad minoritetsstress), i form av exempelvis diskriminering och våld. Unga transsexuella har även en förhöjd risk för genomförda självmord.⁴⁴

Verksamheter som möter personer med missbruksproblematik och/eller psykisk sjukdom, nyanlända, hbtq-personer och andra utsatta grupper är exempel på verksamheter som kan behöva extra beredskap för att upptäcka, möta och förstå personer som har tankar på att utföra suicidala handlingar. Anhörigkonsulenter,

³⁹ 2 kap 7 § Socialtjänstlagen (2001:453) och 16 kap 4 § Hälso- och sjukvårdslagen (2017:30)

⁴⁰ 4 kap 1 § Lag om samverkan vid utskrivning från slutenvård och sjukvård (2017:612)

⁴¹ En aktuell kunskapsöversikt av riskfaktorer för suicid finns att tillgå från respi.se

⁴² NASP. Data från Stockholms län. Underlag till handlingsplan för suicidprevention 2019-2022. 2019-06-03.

⁴³ En person vars biologiska kön överensstämmer med dess juridiska, sociala och upplevda kön

⁴⁴ Forte: forskningsrådet för hälsa, arbetsliv och välfärd. Hälsa och livsvillkor bland unga hbtq-personer. 2018

kuratorer på ungdomsmottagningar samt fältassistenter och personal inom social- och ungdomsjour är några exempel på yrkesgrupper som bör ha kunskap om suicidpreventivt arbete och bemötande av personer med suicidnära beteenden.

Målsättning:

- Berörda verksamheter uppmärksammar särskilda riskgrupper i högre grad och tillgodoser behov av kunskapshöjning genom en särskild utbildning

Åtgärdsförslag:

- Att se över möjligheten för att kompetenshöjning hos personal genom utbildning⁴⁵.

Fokus på bemötande

Ett likvärdigt och professionellt bemötande samt ett inkluderande förhållningssätt är av ~~stor~~ vikt för att skapa en förtroendefull relation. För att öka kunskap och medvetenhet om vikten av ett gott bemötande bör personal vara bekant med innehåll och mål särskilt i Umeå kommuns arbete för lika rättigheter och möjligheter oavsett sexuell läggning, könsidentitet eller könsuttryck. Ett normkritiskt, likvärdigt, inkluderande och professionellt bemötande ska även omfatta personer med missbruksproblematik och personer med funktionsnedsättning.

Målsättning:

- Berörda verksamheter är extra uppmärksamma på vikten av ett gott bemötande av personer som kan befinna sig i särskild utsatthet för suicidrisk.
- Invånare som kommer i kontakt med verksamheten kan förvänta sig att bli likvärdigt och respektfullt behandlade utan att diskrimineras.

Åtgärdsförslag:

- Inventering av behov av utbildning i samtalsmetodik och bemötande.
- Användning av vägledning – att etablera rutiner för att följa upp personers upplevelser av verksamhetens utformning och bemötande.

Indikativ prevention

Indikativa preventionsinsatser riktar sig till personer med särskilt hög risk för att begå självmord.

Ett samordnat blåljus

Under en suicidhändelse är det viktigt utryckningsinsatser delar förståelse och kunskap för att skapa trygghet för alla inblandade och särskilt suicidnära personer. När ett SOS-larm bedöms som ett hot om suicid larmas polis, ambulans och räddningstjänst. Under en utryckning är det viktigt att samarbetet mellan de olika professionerna fungerar. Räddningstjänsten, ambulanspersonalen och polisen har alla egna juridiska bestämmelser som gäller vid ett suicidärende. De har också olika huvudmän: räddningstjänsten har kommunen, ambulanssjukvården har regionen och polisen har staten. SOS Alarm däremot är ett aktiebolag som ägs av staten och Sveriges Kommuner och Regioner.⁴⁶ Det finns således skillnader mellan organisationerna.

⁴⁵ Utbildningsutbud kring mående och hälsa finns närmare beskrivet på Umeå kommuns intranätets sida om suicidprevention och i samverkansgruppens gemensamma material.

⁴⁶ Suicidpreventivt arbete Jönköpings län 2021

Målsättning:

- Att räddningstjänst tillsammans med polis, sjukvård och SOS alarm hittar en samsyn i samverkan vid hot om suicid.

Åtgärdsförslag:

- Att inventera regionala förutsättningar för samverkansformer och undersöka etablerade arbetssätt, förslagsvis Jönköpingsmodellen.⁴⁷
- Undersök möjligheter till gemensamma utbildningar för ökad tvärprofessionell samsyn där räddningstjänsten föreslås vara samordnare.

Systematiskt kvalitetsarbete för att utreda och förhindra suicid

Personal som arbetar med personer med risk för suicid behöver stöd i att hantera psykiskt påfrestande situationer likt hot om, risk för eller fullbordat suicid. Forskning inom hälso- och sjukvården visar att personal som får stöd för att hantera suicidfall bland sina patienter är mer benägna att inta ett suicidpreventivt perspektiv och arbeta med suicidprevention i större utsträckning.⁴⁸ Stödet bör vara kollegialt men även komma från ledningen. I Arbetsmiljöverkets föreskrifter Våld och hot i arbetsmiljö⁴⁹ samt Första hjälpen och krisstöd⁵⁰ finns regler och råd om hur man kan förebygga hot- och våldssituationer i arbetsmiljön samt hur stödet kan se ut när personal utsätts för psykiskt påfrestande situationer.

Målsättning:

- Chefer och medarbetare vet hur de ska agera vid risk för att en person ska begå självmord. Det systematiska kvalitetsarbetet ska säkra en utveckling av det suicidpreventiva arbetet, med fokus på medarbetare och efterlevande.

Åtgärdsförslag:

- Ta fram rutiner, alternativt komplettera befintliga, för hur chefer och medarbetare ska agera vid risk för att en person/klient/brukare ska begå självmord, exempelvis inom verksamhetens rutiner om hot och våld.
- Ta fram rutiner, alternativt komplettera befintliga, för hur chefer och medarbetare ska agera vid risk för eller fullbordat självmord.
- Se över rutin för hur ett självmord/självmordsförsök av någon som är aktuell i verksamheten följs upp, i syfte att kvalitetsutveckla verksamheten.
- Inventera vilka andra verksamheter och organisationer som en suicidnära person kan få stöd från i akuta och icke-akuta ärenden.
- Skapa och sprid lättillgänglig information för både medarbetare och brukare med information om stöd, exempelvis telefonnummer till stödlinjer.

Samverkan på indikativ preventionsnivå

Det kan finnas anledning att analysera allvarliga incidenter, likt suicid eller suicidförsök retrospektivt, för att få syn på eventuella brister och förbättringsområden i den egna verksamheten.

Händelseanalys är ett verktyg som används framför allt inom hälso- och sjukvården och som syftar till att vid

⁴⁷ Samverkan mellan polis, sjukvård, SOS Alarm och räddningstjänst vid hot om suicid – Ett exempel från Jönköpings län 2005

⁴⁸ Ramberg IL, Di Lucca MA, Hadlaczky G. The Impact of Knowledge of Suicide Prevention and Work Experiences among Clinical Staff on Attitudes towards Working with Suicidal Patients and Suicide Prevention. Int J Environ Res Public Health. 2016

⁴⁹ AFS 1993:2

⁵⁰ AFS 1999:77

en allvarlig händelse utreda vad som hänt, varför det har hänt samt identifiera förbättringsområden i verksamheten för att förhindra att samma sak händer igen. Då en allvarlig incident likt suicid inträffat inom hälso- och sjukvården står ofta ett enskilt verksamhetsområde i fokus. Det finns dock fördelar med att bredda analysen av vad som hänt och inkludera fler verksamheter för att få en mer detaljerad bild av självmordet och dess orsaker.⁵¹

En gemensam retrospektiv genomgång kan även identifiera förbättringsområden mellan verksamheterna när det gäller samverkan och kommunikation. Berörd verksamhet bör i de fall då en gemensam genomgång med andra verksamheter är påkallad från hälso- och sjukvårdens sida, bidra till att den inträffade incidenten kan analyseras på ett ändamålsenligt sätt. Sekretessen måste alltid beaktas och hanteras enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Målsättning:

- Berörda verksamheter har kunskap om hur suicidhandlingar hanteras och analyseras i nuläget och har identifierat eventuella utvecklingsbehov.
- Fler verksamhetsöverskridande analyser av suicid eller suicidförsök görs för att undanröja risker för att en liknande incident händer igen.

Åtgärdsförslag:

- Genomför verksamhetsöverskridande händelseanalyser med exempelvis verksamhetsområde och hälso- och sjukvård.

⁵¹ Folkhälsomyndigheten, Socialstyrelsen. Att utreda självmord genom händelseanalys bland barn och unga. Ett stödmaterial i det förebyggande arbetet.

Bilaga 1: Suicidprevention aktivitetsplan för [fyll i förvaltning/verksamhets namn]

Insatser riktade till hela befolkningen (Universella insatser)

Under *Aktiviteter* ska det framgå vilka insatser som kommer att genomföras. Under *Målsättningar* ska det framgå vad aktiviteten förväntas uppnå och hur det ska mätas. Under *Ansvarig för aktiviteten* ska det framgå vem som säkerställer aktivitetens genomförande. Under *Start för aktivitet* uppges när aktiviteten ska påbörjas. Under *Slut för aktivitet* uppges när (om möjligt) aktiviteten ska vara avslutad.

	Aktivitet	Målsättningar (inkl. mätmetod och målvärde)	Ansvarig	Startdatum	Slutdatum
1.					
2.					
3.					

Insatser riktade till grupper i utsatthet för suicidrisk (Selektiva insatser)

Under *Aktiviteter* ska det framgå vilka insatser som kommer att genomföras. Under *Målsättningar* ska det framgå vad aktiviteten förväntas uppnå och hur det ska mätas. Under *Ansvarig för aktiviteten* ska det framgå vem som säkerställer aktivitetens genomförande. Under *Start för aktivitet* uppges när aktiviteten ska påbörjas. Under *Slut för aktivitet* uppges när (om möjligt) aktiviteten ska vara avslutad.

	Aktivitet	Målsättningar (inkl. mätmetod och målvärde)	Ansvarig	Startdatum	Slutdatum
1.					
2.					
3.					

Insatser riktade till individer med suicidrisk (Indikerade insatser)

Under *Aktiviteter* ska det framgå vilka insatser som kommer att genomföras. Under *Målsättningar* ska det framgå vad aktiviteten förväntas uppnå och hur det ska mätas. Under *Ansvarig för aktiviteten* ska det framgå vem som säkerställer aktivitetens genomförande. Under *Start för aktivitet* uppges när aktiviteten ska påbörjas. Under *Slut för aktivitet* uppges när (om möjligt) aktiviteten ska vara avslutad.

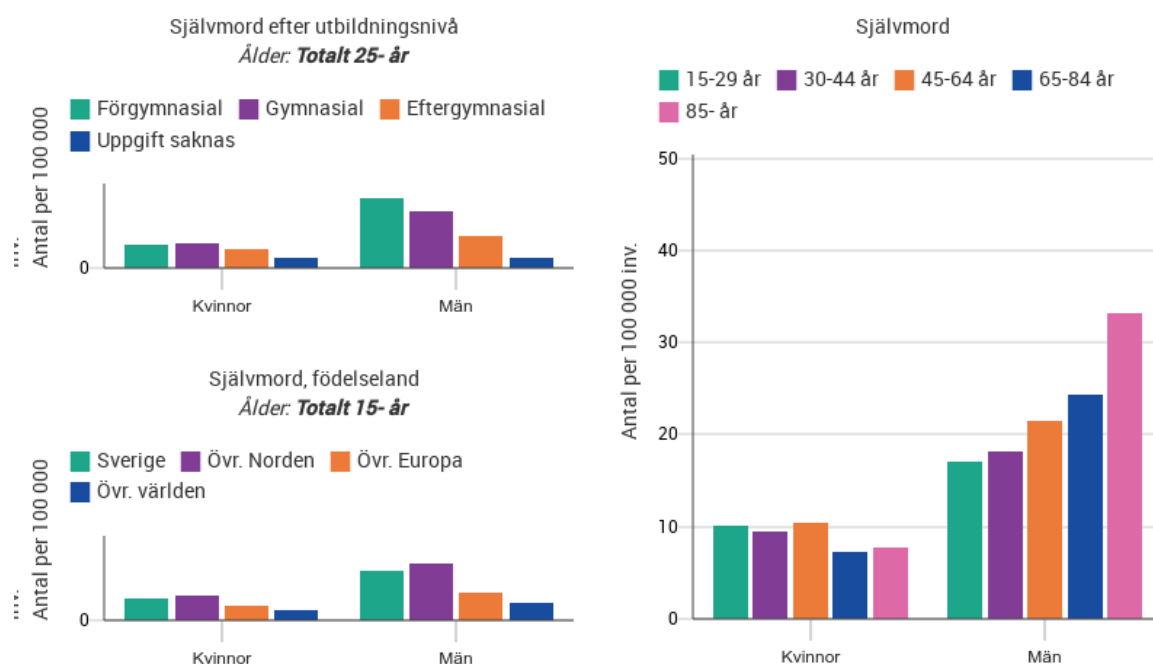
	Aktivitet	Målsättningar (inkl. mätmetod och målvärde)	Ansvarig	Startdatum	Slutdatum
1.					
2.					
3.					

Insatser för medarbetare

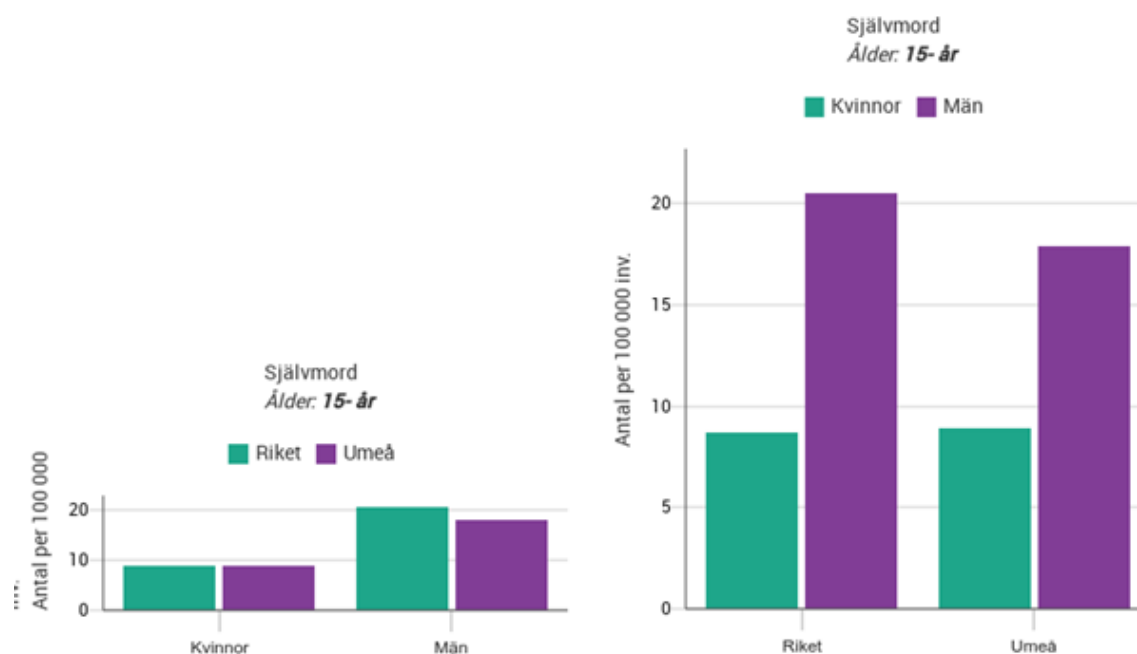
Under *Aktiviteter* ska det framgå vilka insatser som kommer att genomföras. Under *Målsättningar* ska det framgå vad aktiviteten förväntas uppnå och hur det ska mätas. Under *Ansvarig för aktiviteten* ska det framgå vem som säkerställer aktivitetens genomförande. Under *Start för aktivitet* uppges när aktiviteten ska påbörjas. Under *Slut för aktivitet* uppges när (om möjligt) aktiviteten ska vara avslutad.

	Aktivitet	Målsättningar (inkl. mätmetod och målvärde)	Ansvarig	Startdatum	Slutdatum
1.					
2.					
3.					

Bilaga 2: Lokal suicidstatistik Umeå⁵²



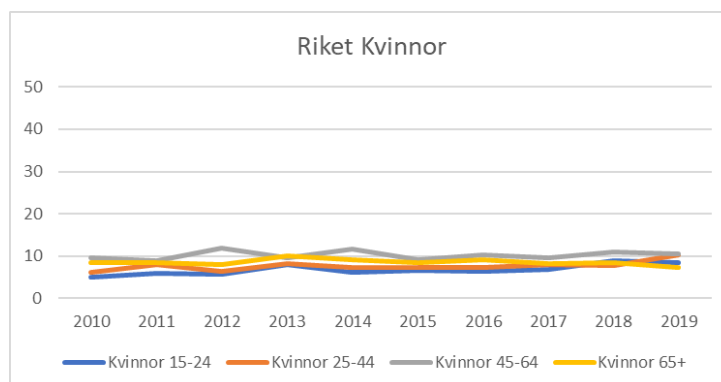
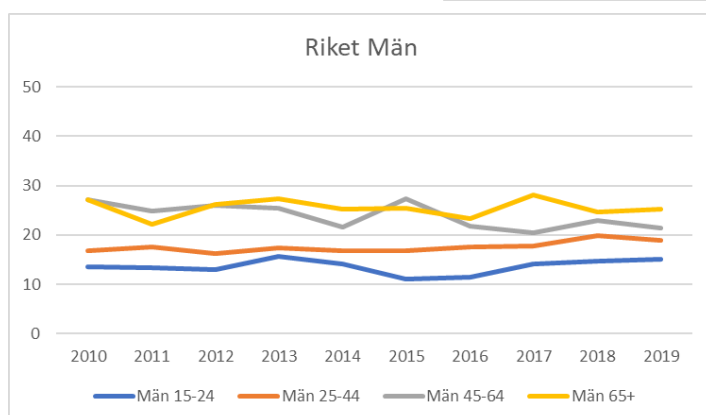
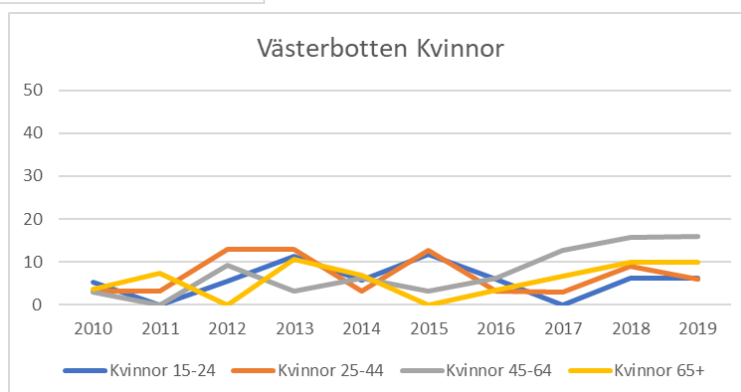
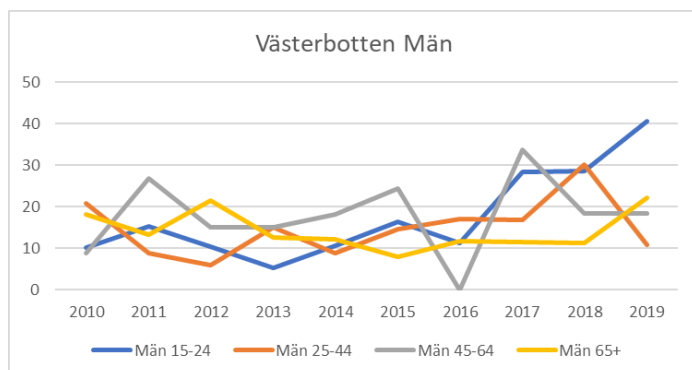
2019



2015-2019

⁵² Dödsorsaksstatistik Socialstyrelsen, Antal döda per 100 000, X60-X84 Avsiktligt självdestruktiv handling (själv mord)

Bilaga 3: Suicidstatistik Västerbotten och riket⁵³



⁵³ Dödsorsaksstatistik Socialstyrelsen, Antal döda per 100 000, X60-X84 Avsiktligt självdestruktiv handling (själv mord)

Bilaga 4: Lokala uppgifter om hälsa och mående från rapporter Umeå

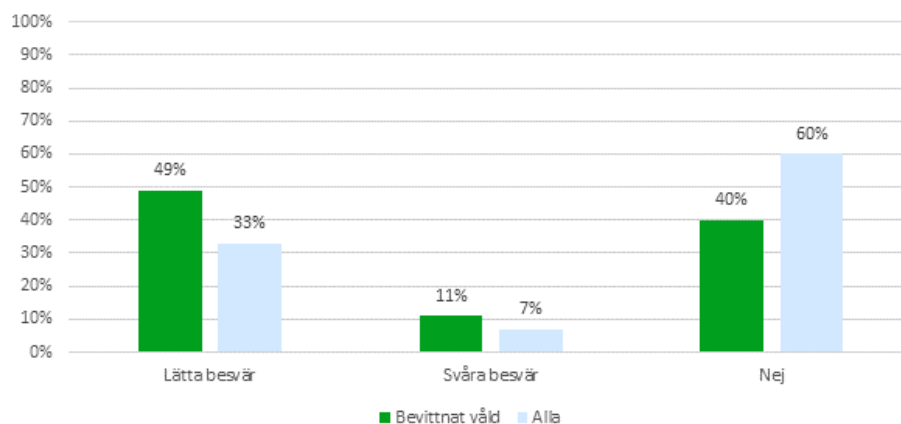
Våldets konsekvenser för hälsan⁵⁴

Nationellt centrum för kvinnofrid (NCK) gjorde 2012 en riksrepresentativ befolkningsstudie på nationell nivå i syfte att undersöka utsattheten för fysiskt, psykiskt och sexuellt våld bland kvinnor och män samt kopplingen till hälsa. Studiens resultat visar på en tydlig koppling mellan utsatthet för våld och fysisk och psykisk ohälsa senare i livet. De som utsatts för allvarligt våld uppgav symptom på depression, riskbruk av alkohol och tecken på PTSD i betydligt högre utsträckning jämfört med de som inte blivit utsatta för våld av allvarlig grad.

Kommentar: våldsutsatthet ger en direkt eller indirekt förhöjd risk för suicid i den mån psykisk hälsa är relaterat till suicidrisk. Våldsutsatthet kan utgöra en riskgrupp att undersöka vidare eller hålla mer under uppsikt. Mer statistik om hälsa och mående relaterat till våld finns att läsa under nedanstående data hämtad ur Jämlika liv 20.

Jämlika liv 20⁵⁵

Andelen som bevittnat våld mellan familjemedlemmar uppgår i högre grad att de har besvär med ängslan, oro och ångest. 49 procent av de som bevittnat våld svarar att de har lätta besvär och 11 procent uppgår att de har svåra besvär. Motsvarande siffror för den totala befolkningen är 31 procent respektive 7 procent.



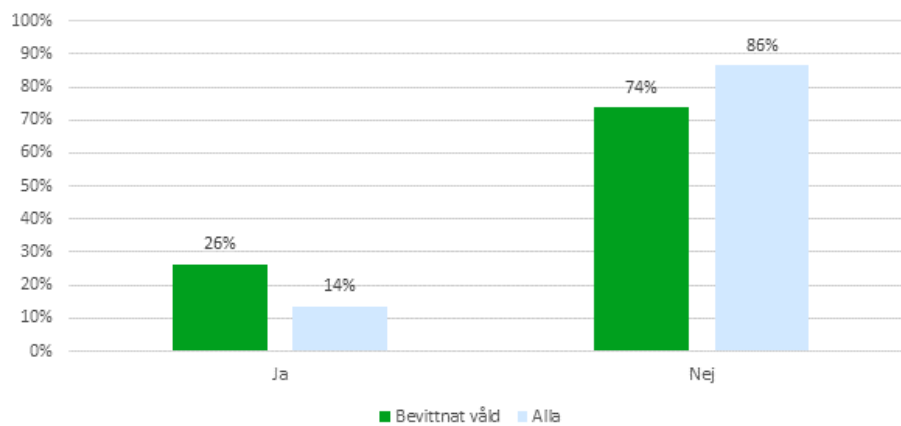
Figur 82. Har du besvär med ängslan, oro eller ångest? I kombination med bevittnat våld.

Datakälla: Jämlika liv 20

Den totala befolkningen har överlag en bättre sömnkvalitet jämfört med andelen som utsatts för våld. För svarsalternativet mycket bra ser svaren lika ut mellan grupperna, men individerna som utsatts för våld rapporterar i högre grad att de bedömer kvaliteten på sin sömn som dålig jämfört med den totala befolkningen totalt. Bland de individer som blivit utsatta för våld svarar 36 procent att de bedömer sin sömnkvalitet som ganska eller mycket dålig. Motsvarande siffra för den totala befolkningen totalt är 14 procent.

⁵⁴ Våldets konsekvenser för hälsan, publiceras i september 2021

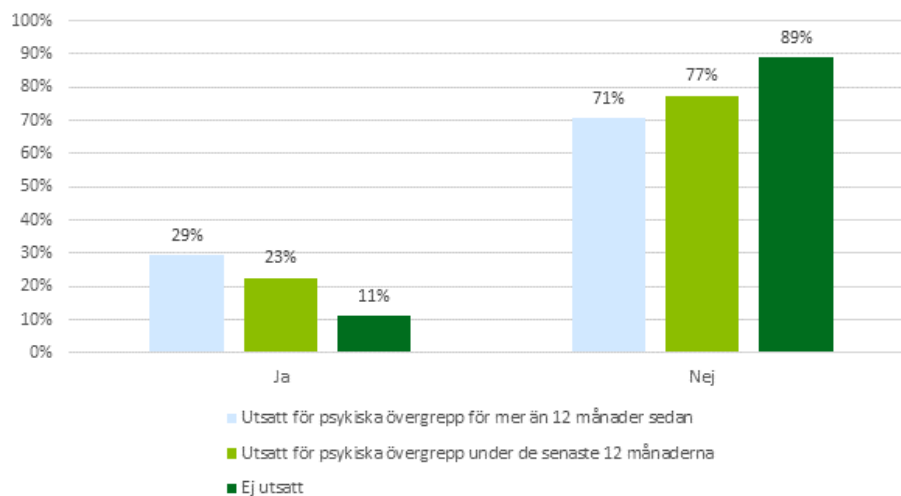
⁵⁵ Jämlika liv 20 – Hur mår Umeå kommuns invånare?



Figur 84. Har du ansett dig vara i behov av vård/hjälp på grund av psykisk ohälsa men ändå avstått från att söka vård/hjälp under de senaste 12 månaderna? I kombination med bevittnat våld.

Datakälla: Jämlika liv 20

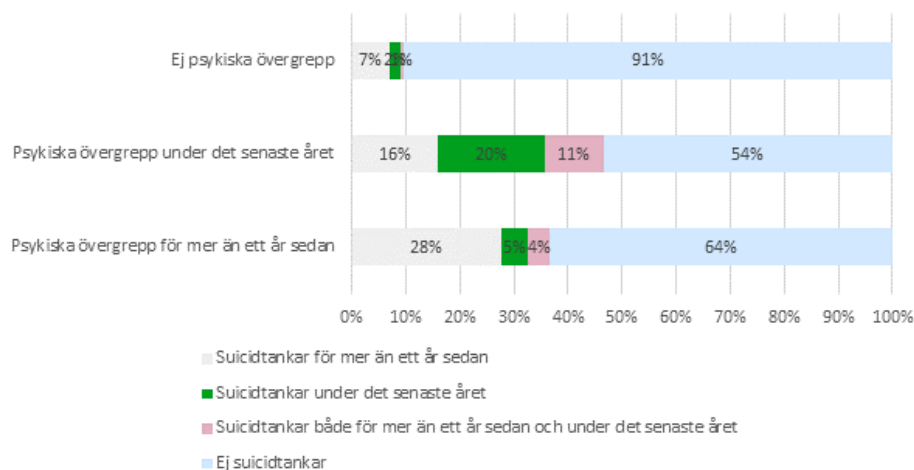
Drygt en av fem personer (23 procent) som utsatts för psykiska övergrepp under det senaste året uppger att de känt ett behov av att söka hjälp för psykisk ohälsa men avstått från det. Motsvarande siffra för gruppen som ej utsatts för våld är 11 procent.



Figur 85. Har du ansett dig vara i behov av vård/hjälp på grund av psykisk ohälsa men ändå avstått från att söka vård/hjälp under de senaste 12 månaderna? I kombination med utsatthet för psykiska övergrepp.

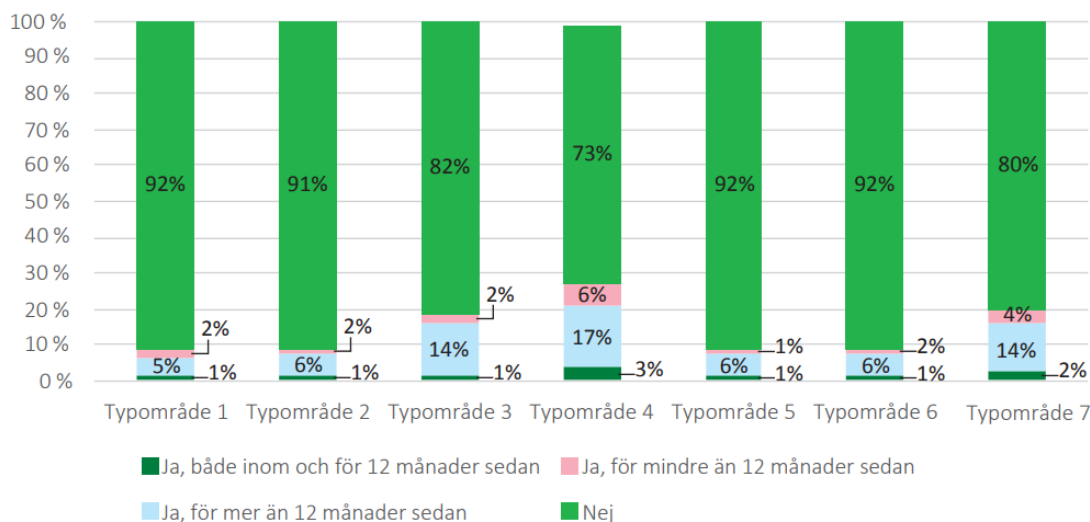
Datakälla: Jämlika liv 20

Andelen som blivit utsatta för våld uppger i högre grad att de har fått diagnosen depression av läkare. Totalt 31 procent av individerna som blivit utsatta för våld har någon gång diagnostiserats med depression av läkare. Motsvarande siffra för den totala befolkningen är 17 procent.



Figur 87. Har du någon gång blivit utsatt för någon form av psykiskt övergrepp? I kombination med suicidtankar.

Datakälla: Jämlika liv 20



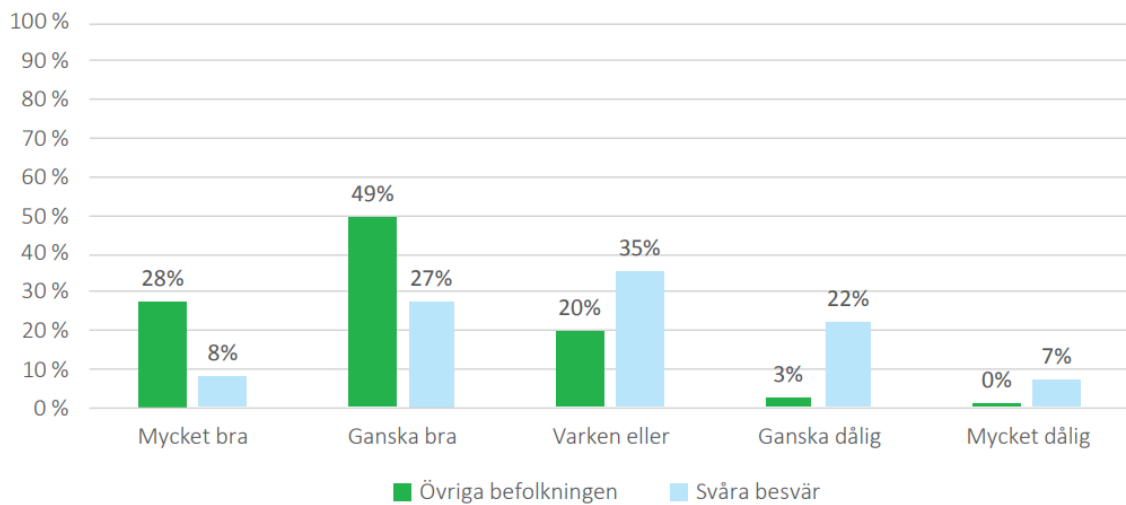
Figur 143. Har du någon gång allvarlig övervägt att ta ditt liv?

Datakälla: Jämlika liv 20

Typområde 3, 4 och 7⁵⁶ visar särskilt utsatta demografiska områden när det kommer till att ha övervägt att ta sitt liv, som bland annat visar en korrelation med hushåll med sämre ekonomiska förutsättningar⁵⁷

⁵⁶ Typområden svarar för olika geografiska områden i Umeå. Typområde 4 motsvarar Berghem sydost, Östra Ersboda, norra, Ålidbacken, Gimonäs industriområde, Ålidhem, södra, Ålidhöjd, Carlshem, västra, Mariehemshöjd, Olofsdal, Sjuksköterskeskolan, Anumarks omland. För en full redogörelse av vilka typområden svarar för vänligen läs bilaga 1 i Jämlika liv 20

⁵⁷ Figur 153 och 154 i Jämlika liv 20



Figur 161. Funktionsnedsättning. Hur bedömer du ditt allmänna hälsotillstånd?

Datakälla: Jämlika liv 20

Hela 29 procent, eller cirka 2600 personer, med funktionsnedsättning och svåra besvär svarar att deras hälsotillstånd är dåligt eller mycket dåligt. Det kan jämföras mot cirka 3 procent av den övriga befolkningen som inte upplever några besvär.

Unga 22⁵⁸

20 procent av tjejerna och sex procent av killarna uppger att de sökt hjälp för mobbing eller psykisk ohälsa under de senaste tolv månaderna.

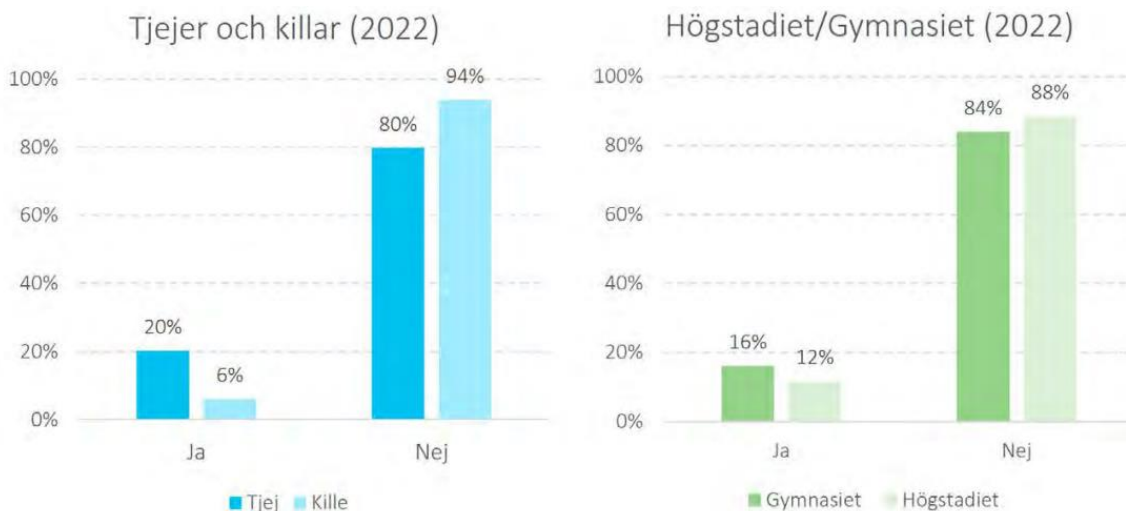


Diagram 68. Har du under de senaste tolv månaderna sökt hjälp för mobbing eller psykisk ohälsa? Efter kön.

Datakälla: Unga 22

Totalt uppger 915 personer att de sökt hjälp för mobbing eller ohälsa. 55 procent har sökt hjälp inom hälso- och sjukvården, vilket är det vanligaste alternativet. Det näst vanligaste alternativet är att söka

⁵⁸ Unga 22, 2023

hjälp hos sin mamma. 46% av tjejerna och två procent av killarna har angett det. Därefter har 40 procent svarat att de sökt hjälp hos elevhälsan.

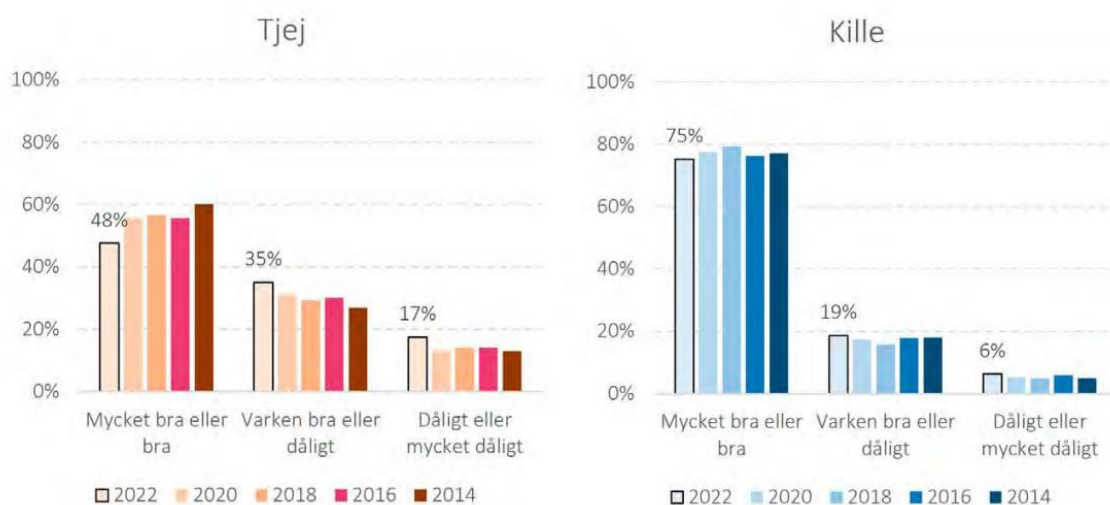


Diagram 66. Hur har du mått under de senaste tolv månaderna? Efter kön.

Datakälla: Unga 22

Knappt varannan tjej och drygt sju av tio killar säger att de mått bra eller mycket bra under de senaste tolv månaderna. Detta är en minskning jämfört med tidigare men en särskilt stor minskning bland tjejerna. Bland tjejerna har även siffrorna för de som mått dåligt eller mycket dåligt ökat. Bland killarna är andelen som mått dåligt eller mycket dåligt också något fler än tidigare.

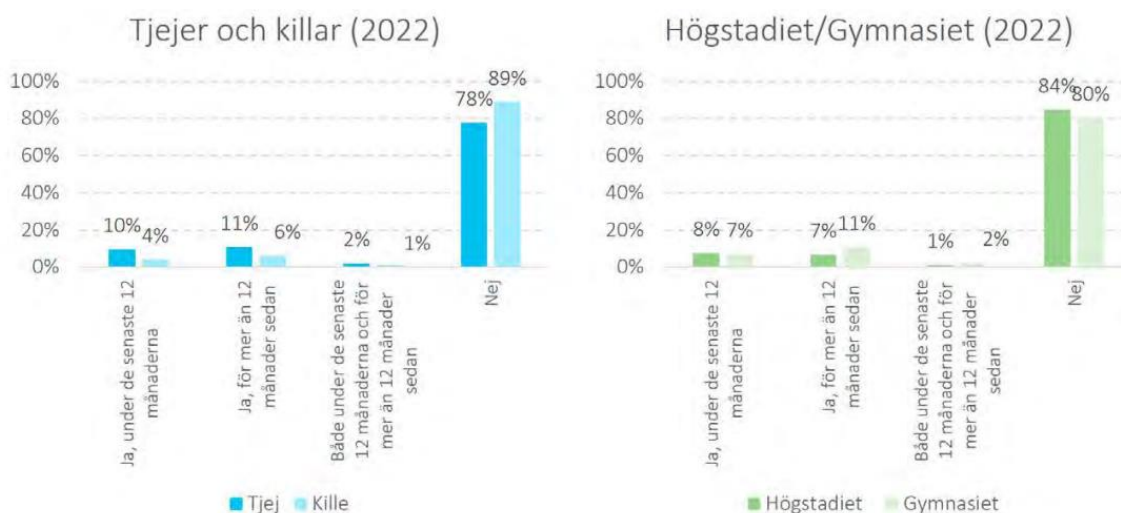


Diagram 68. Har du någon gång allvarligt övervägt att ta ditt liv? Uppdelat efter kön och ålder.

Datakälla: Unga 22

Tolv procent av tjejerna och fem procent av killarna har under de senaste tolv månaderna allvarligt övervägt att ta sina liv. Det motsvarar cirka 370 tjejer och 170 killar. Elva respektive sex procent har haft sådana tankar för mer än tolv månader sedan. Det är vanligare att man har sådana tankar på gymnasiet än på högstadiet.

Uppföljning av Handlingsplan suicidprevention 2024

Dokumentnamn: Uppföljning av Handlingsplan suicidprevention 2024	
Dokumentansvarig: Kevin P. Björnsdotter	Dokumentdatum: 2024-01-18

Ingress

I mitt uppdrag som samordnare har jag imponerats av våra lokala aktörers kompetens och intresse att ta ett gemensamt ansvar och ägandeskap av de många delar som utgör ett kunskapsbaserat suicidpreventivt arbete. Frågorna har länge hanterats i verksamheter och med ett kompletterande lokalt samarbete initierat under hösten 2021 som vilar mot den kommunövergripande handlingsplanen som ram har vi börjat nå drift i förändringsprocesser som förutsätter ett bredare grepp. Arbetet inbegriper processhantering av långsiktiga utvecklingsarbeten såsom att utforska möjligheter till ett länsövergripande efterlevandestöd, likväl att fortlöpande hantera verksamhetsnära frågor som klargörande av resurslägen och gemensamma överenskommelser och rutiner. Navet för det lokala samarbetet utgår ifrån Suicidprevention samverkansgrupp Umeå med tillhörande arbetsgrupper: Planeringsgrupp, Suicidprevention barn och unga, Förebygga suicid i fysisk miljö, Anhörig- efterlevandestöd och suicidutredningar, samt Suicidprevention samverkan blåljus. Utöver befintlig samverkan jobbar samordnare uppsökande för att inventera behov och erbjuda stöttning, exempelvis i form av utbildningsinsatser och rutinskrivande.

Tillsammans bidrar alla aktörers arbete med viktiga pusselbitar till en helhet för att nå en bred effektspridning utifrån att suicid är att betrakta som en yttersta konsekvens av pågående lidande och utsatthet där lidandet kan uppstå i många av livets arenor. Flertalet av processerna och förändringarna tar dock tid att implementera och även om vi idag samverkat i över två års tid här vid första uppföljningen av handlingsplanen står vi fortfarande i startgropar på vissa områden där mycket arbete väntar framgent.

- Kevin Björnsdotter

Checklista suicidpreventiva åtgärder

Vart står vi i arbetet utifrån handlingsplanen? För att ge en överskådlighet av hur arbetet ser ut summerar samordnare sin lägesbild av samtliga suicidpreventiva insatser beskrivna i Handlingsplan suicidprevention.

I nedanstående tabell presenteras målsättning och åtgärd från handlingsplanen. Under avsnittet kommentarer kategoriseras arbetet utifrån följande alternativ, eventuellt följt av närmare summering:

Mött på hinder, Vilande, Initierat arbete, Närmar sig mål, Mål uppnått - löpande arbete

Målsättning	Åtgärd	Kommentar
Det ska finnas en struktur för samverkan kring det suicidpreventiva arbetet	Uppstart och fortsatt arbete Suicidprevention samverkansgrupp Umeå	Mål uppnått - löpande arbete Suicidprevention samverkansgrupp Umeå arbetar utifrån antaget styrdokument och årshjul för att förvalta ett sammanhållet suicidpreventivt arbete i lokalsamhället Umeå där verkställighet i handlingsplanens åtgärdsområden utgår från respektive arbetsgrupp. Planeringsgrupp stöttar samordnare i att hålla arbetet ändamålsenligt utifrån handlingsplan suicidprevention och styrdokument.
Genom befolkningsinriktade insatser stärka det suicidförebyggande arbetet genom förebyggande verksamheter	Särskilt uppmärksamma ett suicidpreventivt perspektiv inom annat förebyggande arbete som bedrivs	Initierat arbete Vi har initierat ett behovsstyrt arbete mot respektive företrädares verksamhetsområde för att implementera suicidprevention nära grunduppdrag. Förutsättningar i form av organisatorisk förankring, mandat och arbetstid att förvalta ett suicidpreventivt arbete inom verksamhet varierar och är föremål för fortsatt arbete.
Att Suicidprevention samverkansgrupp Umeå fungerar som ett forum för	Att suicidprevention samverkansgrupp Umeå gemensamt behandlar fråga	Mål uppnått - löpande arbete, samt Initierat arbete

att öka medvetenheten om suicidrisker för gemensamma åtgärder	om att kartlägga riskzoner för suicid och tar fram en plan för vilka aktörer som ska kontaktas. Att suicidprevention samverkansgrupp Umeå gemensamt behandlar fråga om att sammanställa och analysera statistik för suicid.	Det gemensamma arbetet för ökad medvetenhet fortlöper, arbetet med att kartlägga riskzoner beaktas i arbetsgrupp Förebygga suicid i fysisk miljö. Kartläggningen som bygger på kvantitativa data och operativ blåljuspersonals uppgifter om förekommande av riskplatser på offentlig plats vid förekomst av suicid närmar sig färdigställande. Kartläggningen utgör underlag vid fortsatt samarbete för inventering och åtgärder.
Att berörda verksamheter har möjlighet att identifiera behov av kunskap, samt har blivit medvetna om ansvar om möjligheter att arbeta suicidpreventivt. Att det finns kunskap inom verksamheterna om att identifiera risk för självmord samt en större benägenhet att våga fråga om suicidtankar	Inventera vilka behov av kompetenshöjning som finns inom den egna verksamheten. Dra nytta av de utbildningar som finns, exempelvis Aktion Livräddning och andra kunskapshöjande insatser. Ta del av och sprid kampanjer som syftar till att främja det suicidpreventiva arbetet (t.ex Stör döden). Sprida goda exempel, internt och externt. Inom ramen för den egna verksamheten uppmärksamma möjligheter att stödja utvecklingen av suicidpreventivt arbete	Initierat arbete Kompetenshöjande insatser har lyfts inom ramen för samverkan. Samordnare har inte initierat en systematisk övergripande inventering utan hanterat verksamhetsnära kompetensfrågor om suicidprevention fortlöpande utifrån företrädares inventeringar och bedömningar om föreliggande behov.
Berörda verksamheter har identifierat samarbetsparter och ökat användningen av SIP för personer som befinner sig i förhöjd risk för att utföra suicidhandlingar.	Utveckla arbetet med SIP genom att öka personalens kunskaper om att använda SIP, att hålla i SIP möten samt vid behov ta fram kompletterande krisplan. Förstärk en trygg hemgång för de barn, unga och vuxna som varit inlagda på sjukhus för somatisk eller psykiatrisk vård och behöver stöd från kommunen när de skrivs ut. Se över rutiner och utvecklingsmöjligheter för samverkan med hälsocentraler och första linjen för barn och unga, utifrån riskfaktorer för suicid.	Initierat arbete SIP är föremål för befintligt utvecklingsarbete. Vissa överenskommelser och klargöranden är gjorda för att förtydliga samverkan kring SIP med hänseende till suicidprevention.

	Skolorna bör fortsätta sitt lokala arbete för beredskap och samverkan med andra instanser för att stödja elever som riskerar att bli långvarigt frånvarande.	
Berörda verksamheter uppmärksammar särskilda riskgrupper i högre grad och tillgodoser behov av kunskapshöjning genom en särskild utbildning	Att se över möjligheten för kompetenshöjning hos personal genom utbildning.	Närmar sig mål Företrädande verksamheter arbetar i hög utsträckning med kompetensförsörjning inom suicidprevention. Samordning och dialoger med enskilda utgör en grund för att följa löpande kompetensbehov. Flera samverkande aktörer stöttar med kompetensförsörjning inom suicidprevention och finns tillgängliga för förfrågningar.
Berörda verksamheter är extra uppmärksamma på vikten av ett gott bemötande av personer som kan befinna sig i särskild utsatthet för suicidrisk. Invånare som kommer i kontakt med verksamheten kan förvänta sig att bli likvärdigt och respektfullt behandlade utan att diskrimineras	Inventering av behov av utbildning i samtalsmetodik och bemötande. Användning av vägledning – att etablera rutiner för att följa upp personers upplevelser av verksamhetens utformning och bemötande.	Närmar sig mål Många verksamheter genomför utbildningar i samtalsmetodik och bemötande med hänsyn till grunduppdrag inom ramen för anställningsprocessen. I samverkan bedriver vi en kontinuerlig inventering genom dialog med berörda aktörer för att möta föreliggande behov inom enskild verksamhet.
Att räddningstjänst tillsammans med polis, sjukvård och SOS alarm hittar en samsyn i samverkan vid hot om suicid	Att inventera regionala förutsättningar för samverkansformer och undersöka etablerade arbetssätt, förslagsvis Jönköpingsmodellen. Undersök möjligheter till gemensamma utbildningar för ökad tvärprofessionell samsyn där räddningstjänsten föreslås vara samordnare.	Närmar sig mål Detta åtgärdsområde hanteras inom arbetsgrupp samverkan blåljus där man förutom gemensamma utbildningssatsningar jobbat fram en samverkansrutin vid ärenden om hot för suicid som tydliggör resurser och förloppskedja i samverkan. Implementering och uppföljning av rutinen hanteras i arbetsgruppen likväl genom företrädande verksamhetsområden.
Chefer och medarbetare vet hur de ska agera vid risk för	Ta fram rutiner, alternativt komplettera befintliga, för hur	Initierat arbete

att en person ska begå självmord. Det systematiska kvalitetsarbetet ska säkra en utveckling av det suicidpreventiva arbetet, med fokus på medarbetare och efterlevande.	chefer och medarbetare ska agera vid risk för att en person/klient/brukare ska begå självmord, exempelvis inom verksamhetens rutiner om hot och våld. Ta fram rutiner, alternativt komplettera befintliga, för hur chefer och medarbetare ska agera vid risk för eller fullbordat självmord. Se över rutin för hur ett självmord/självmordsförsök av någon som är aktuell i verksamheten följs upp, i syfte att kvalitetsutveckla verksamheten. Inventera vilka andra verksamheter och organisationer som en suicidnära person kan få stöd från i akuta och icke-akuta ärenden. Skapa och sprid lättillgänglig information för både medarbetare och brukare med information om stöd, exempelvis telefonnummer till stödlinjer.	SLK HR har implementerat ett kommunövergripande stöd utifrån chefsansvar med en kompletterande utbildning som tillhandahålls genom HR och samordnare. Företrädare i Suicidprevention samverkansgrupp Umeå samt andra berörda parter utvecklar rutiner. Samordnare erbjuder stöd i att ta fram rutiner och hanterar fortlöpande förfrågningar.
Berörda verksamheter har kunskap om hur suicidhandlingar hanteras och analyseras i nuläget och har identifierat eventuella utvecklingsbehov. Fler verksamhetsöverskridande analyser av suicid eller suicidförsök görs för att undanröja risker för att en liknande incident händer igen.	Genomför verksamhetsöverskridande händelseanalyser med exempelvis verksamhetsområde och hälso- och sjukvård.	Mål uppnått - löpande arbete, samt Vilande Region Västerbotten genomför lokala och breda händelseanalyser vid suicid hos enskilda anslutna till verksamhet. Inom kommunal verksamhet utreds suicid inom ordinarie avvikelshantering och händelseanalyser används enskilt och tillsammans med andra aktörer. Andra former av suicidutredningar och efterlevandestöd kartläggs inom Arbetsgrupp anhörig-efterlevandestöd och suicidutredningar, men ett lokalt grepp om den frågan står vilande och hanteras för närvarande i länsgemensam arbetsgrupp suicidprevention efterlevandestöd.

Bilaga: Summering aktivitetsplaner

Fler av handlingsplanens åtgärdsområden utgår från verksamhetsnära arbete med suicidprevention. Till uppföljningen tillfrågas samtliga företrädare i Suicidprevention samverkansgrupp Umeå omnämnda i Handlingsplan suicidprevention att återlämna aktivitetsplan där man ombeds fylla i tidigare, pågående och planerade insatser som involverar suicidprevention eller har en förväntad suicidpreventiv effekt. Av 40 tillfrågade företrädare har 22 återkommit med ifylld aktivitetsplan. Nedanstående tabell summerar insatser varav fördjupande beskrivningar finns att tillgå vid respektive länk där aktivitetsplanerna efter samtycke är delgivna i sin helhet. Kompletterande beskrivningar eller frågor hänvisas till samordnare i suicidprevention.

Verksamhet/förvaltning	Insats	Målgrupp	Status
Ambulanssjukvård Länk till aktivitetsplan	Minska risk för överdoser	Grupper i utsatthet för suicidrisk	Fortlöpande sedan 2022
	Samverkansansvarig vid larm	Rätt resurs till rätt patient i rätt tid	Fortlöpande sedan 2022
	Samverkan psykiatriska patienter	Tjänstepersonnivå	Fortlöpande sedan 2023
	Utb. hantering av psykiatriska patienter	All ambulanspersonal	Fortlöpande sedan 2022
	Utb. AOSP	All ambulanspersonal	Fortlöpande sedan 2022
Barn och ungdomspsykiatri Länk till aktivitetsplan			
	Utb. riktlinjer, bedömning, handläggning	All nyanställd personal	Fortlöpande
	Bemötandebildning	Medarbetare	2022, 2024
	Suicidriskutbildning	Medarbetare	2024
	Utb. RESIMA	Medarbetare	Fortlöpande
	Samverkansrutin SAMSSS	Barn och unga	Fortlöpande sedan 2023
	Bedömning skydds och vårdnivå	Barn och unga	Fortlöpande
	Signalsystem säkerhetsplan	Barn och unga	Fortlöpande
	Information till vårdnadshavare vid suicidtankar hos barn	Vårdnadshavare	Fortlöpande
	Medarbetarsamtal fråga om psykisk ohälsa	Medarbetare	Fortlöpande
	FHV vid kännedom om medarbetares behov	Medarbetare	Fortlöpande

	Handledning när ohälsa är kopplad till arbete	Medarbetare	Fortlöpande
Brandförsvaret Länk till aktivitetsplan			
	Beslut om initiativtagande part vid suicidlarm	Medarbetare	
	Uppmärksamma suicidprevention inom olycksförebyggande arbete	Medarbetare	
	Förankringsarbete, översyn av uppdrag/ansvarsområden inom suicidprevention	Medarbetare	
	Utb. AOSP	Medarbetare	
	Rutiner för suicidprevention		
BRIS Länk till aktivitetsplan			
	Nätverksträffar, programutb. psykisk ohälsa	Medarbetare och frivilliga	
	Information barnens rättigheter i skolklasser	Skolelever	
	Utskick om barns rättigheter	Skolelever granskola	
	Kampanjer om barns rätt att må bra	Allmänhet	
	Kunskapsrapporter ex. stöd till suicidefterlevande barn	Allmänhet	Fortlöpande
	Anonym stödlinje	Barn och unga	Fortlöpande
	Stödsamtal	Barn och unga	Fortlöpande
	Anonym stödlinje	Vuxna och idrottsledare	Fortlöpande
	Krisberedskap	Skolpersonal och föreningar	
	Stödhelg för efterlevande	Barn och unga	Fortlöpande
	Gruppstöd grubbel	Barn och unga	Fortlöpande
	Gruppstöd krig eller flykt	Barn och unga	Fortlöpande
	Utb. stöd till efterlevande	Medarbetare	Fortlöpande
Folkhälsoenheten Region Västerbotten Länk till aktivitetsplan			
	Tillhandahålla utb. Våga fråga och Våga fråga äldre	Medarbetare	Uppstart 2024
	Tillhandahålla utb. Livsviktiga snack	Medarbetare	2024

	Stöd för ideella för att arbeta med MHFA	Medarbetare och frivilliga	2024
	Utb. ideella föreningar inom suicidprevention	Medarbetare och frivilliga	
	Familj och sorg stödgrupper	Familjer där någon dött	Pågående
	Föreningsbidrag till HOPE	Efterlevandestöd	2024
Fritidsförvaltningen Länk till aktivitetsplan			
	Stärka skyddsfaktorer genom aktiv fritid utifrån grunduppdrag	Allmänheten	
	Stötta föreningsliv i syfte att främja folkhälsa	Allmänheten	
	Utb. suicidprevention	Chefer	2023
	Utb. MHFA	Fritidsledare	2023
För- och grundskola Länk till aktivitetsplan			
	Samverkansrutin SAMSSS	Barn och unga	Uppstart 2023
	Samverkansforum HLT	Barn och unga	Fortlöpande
	Samråd vård och omsorg beredning barn och unga	Kommunerna och Region Västerbotten	Fortlöpande
	Strategisk samverkan barn och unga Umeå	Regionala och kommunala aktörer	Fortlöpande
	Samverkansform SSPF	Socialtjänst, skola, polis, fritid	Fortlöpande
	Utbildning läroplansarbete	Medarbetare	Fortlöpande
	Elevhälsoarbete	Skolelever	Fortlöpande
	Stödmaterial organisation och roller	Elevhälsa	Fortlöpande
	Likabehandlingsarbete	Verksamhet	Fortlöpande
	Hälsobesök	Förskoleklass, åk 4, 7 och åk 1 gym.	Fortlöpande
	Elevenkäter	Barn och unga	Fortlöpande
	Utb. YAM	Barn och unga	Under paus för utvärdering
	Vägledning, elevers utvecklings mot målen	Barn och unga	Fortlöpande
	Metodbok EMI	Elevhälsa	Fortlöpande
	Överlämning mellan stadier och skolformer	Elevhälsa	Fortlöpande
	Plan mot kränkande behandling	Medarbetare, barn och unga	Fortlöpande
	ANTD plan mot alkohol, narkotika, tobak och doping	Medarbetare	Fortlöpande

	Handlingsplan suicidrisk rektorer och skolpersonal	Barn och unga	Fortlöpande
	Handlingsplan suicidrisk elevhälsopersonal	Barn och unga	Fortlöpande
	Utb. Stör döden	Pedagoger	Fortlöpande
	Utb. Traumamedveten omsorg	Pedagoger	Fortlöpande
	Handlingsplan hedersrelaterat våld och förtryck	Verksamhet	Fortlöpande
	Krisplan	Verksamhet	Fortlöpande
	Samverkansteam specialistnivå	Barn och unga	Fortlöpande
	ÖK utökat mandat för skola att kalla till SIP	Berörda parter	Fortlöpande
	Öppen mottagning, stödsamtal	Elevhälsan	Fortlöpande
	Identifiera och ev. insatser mående medarbetarsamtal	Medarbetare	Fortlöpande
	Företagshälsovård	Medarbetare	Fortlöpande
Gymnasieskola Länk till aktivitetsplan			
	Samverkansrutin SAMSSS	Barn och unga	Uppstart 2023
	Samverkan psykisk ohälsa	Ungdomsmottagning, gymnasieskolor, Ingången	Fortlöpande
	Samråd vård och omsorg beredning barn och unga	Kommunerna och Region Västerbotten	Fortlöpande
	Strategisk samverkan barn och unga Umeå	Regionala och kommunala aktörer	Fortlöpande
	Samverkansform SSPF	Socialtjänst, skola, polis, fritid	Fortlöpande
	Utbildning läroplansarbete	Medarbetare	Fortlöpande
	Elevhälsoarbete	Skolelever	Fortlöpande
	Hälsobesök Gy åk 1 och AGY åk 1	Barn och unga	Fortlöpande
	Elevenkäter	Barn och unga	Fortlöpande
	Metodbok EMI	Elevhälsa	Fortlöpande
	Tvärprofessionella möten i elevhälsoteam	Elevhälsa	Fortlöpande
	Klassbesök elevhälsa	Barn och unga	Fortlöpande
	Elevaktivitetsstärkande grupper	Barn och unga	Fortlöpande

	Insatser mot stress	Barn och unga	Fortlöpande
	Överlämningar från för- och grundskola	Barn och unga	Fortlöpande
	Plan mot kränkande behandling	Medarbetare, barn och unga	Fortlöpande
	ANTD plan mot alkohol, narkotika, tobak och doping	Medarbetare	Fortlöpande
	Handlingsplan suicidrisk rektorer och skolpersonal	Barn och unga	Fortlöpande
	Handlingsplan suicidrisk elevhälsopersonal	Barn och unga	Fortlöpande
	Handlingsplan mot hot och våld	Barn och unga	Fortlöpande
	Utb. Stör döden	Pedagoger	Fortlöpande
	UGS-övergripande Krisplan	Medarbetare	Fortlöpande
	Mentorsamtal	Barn och unga	Fortlöpande
	Fokussamtal elevenkäten	Barn och unga	Fortlöpande
	COSAFE, app vid krissituation	Barn och unga	Fortlöpande
	Samverkansteam på specialistnivå	Samordnas mellan kommun och region	Fortlöpande
	Ensamboendesamtal	Vid behov, elever åk 1	Fortlöpande
	Stödsamtal/Öppen mottagning	Barn och unga	Fortlöpande
	ÖK utökat mandat för skola att kalla till SIP	Berörda parter	Fortlöpande
	Identifiera och ev. insatser mående medarbetarsamtal	Medarbetare	Fortlöpande
	Företagshälsovård	Medarbetare	Fortlöpande
Habiliteringscentrum Länk till aktivitetsplan			
	Samverkansöverkommelse	Barn -och ungdomshabiliteringen Barn och ungdomspsykiatri, Region Västerbotten	Fortlöpande
	Samverkansöverkommelse	Ungdom och vuxenhabilitering råd och stöd, Psykiatriska kliniken	Fortlöpande
	Handlingsplan för suicidprevention	Medarbetare	Fortlöpande sedan 2017

	Utb. MHFA	Medarbetare	Fortlöpande sedan 2021
Kriminalvården frivård Länk till aktivitetsplan			
	Punktinsats suicidprevention Norra Norrlands	Chefer	2023
	Utb. suicidprevention	Medarbetare	2023
	Rutin suicidprevention	Medarbetare	Fortlöpande
Kulturförvaltning Länk till aktivitetsplan			
	Utb. Våga fråga	Medarbetare	2024
	Kultur för seniorer	Seniorer	Fortlöpande
	Kultur för hälsa	Barn och unga	Fortlöpande
	Utb. suicidprevention	Chefer	2024
MIND Länk till aktivitetsplan			
	Stödjande samtal i Livslinjen chatt	Allmänhet	Fortlöpande sedan 2022
	Mindhouse stöd i att hantera eget mående	Allmänhet	2021-2024
	Stödjande samtal i självmordslinjen	Allmänhet	Fortlöpande sedan 2015
	Ny volontärutb.	Frivilligarb.	2021-2023
Näringslivsförvaltning Länk till aktivitetsplan			
	Stötta arbete om hotspots i dialog med näringsliv	Allmänhet	2024
Polismyndigheten Länk till aktivitetsplan			
	Utb. AOSP	Medarbetare	2024
	Samverkan psykiatri	Riskgrupper	
	Informationskampanjer	Allmänhet	Fortlöpande
	Samarbeten reducera relationsvåld	Berörda parter	Fortlöpande
	Utöka samarbete beroendevård	Berörda parter	Fortlöpande
	SMADIT samverkan mot drog och alkohol i trafiken	Berörda parter	Fortlöpande
	Samverkansavtalet	Berörda parter	Fortlöpande sedan 2023
	Utb. Våga fråga	Medarbetare	2023-2024
	Skyddsronder psykosocial arbetsmiljö	Medarbetare	Fortlöpande
	Polis-präst, samtalsstöd	Medarbetare	Fortlöpande

SLK HR Länk till aktivitetsplan			
	Utb. suicidprevention arbetsgivaransvar	Centrala samverkansgruppen	2023
	Publicerat stödmaterial	Chefer	2023
	Utb. suicidprevention arbetsgivaransvar	Samtliga förvaltningars HR-Partners	2023
	Utbildningsinsatser suicidprevention	Fritidsförvaltningens ledningsgrupp Kulturförvaltningens ledningsgrupp	2023
	Metodstöd suicidprevention arbetsgivarroll	Chefer	Fortlöpande sedan 2023
	Information och dialog suicidprevention och HR	Fyrbodals kommunalförbund	2024
SOS alarm Länk till aktivitetsplan			
	Ledarutb. AOSP	Medarbetare	2024
	Utb. AOSP	Medarbetare	Fortlöpande sedan 2023
	Yrkeshandledning stöttning i tunga ärenden och samtal	Medarbetare	Fortlöpande
Suicide Zero Länk till aktivitetsplan			
	Påverkansarbete mediarapportering suicid	Allmänhet	Fortlöpande sedan 2022
	Samverkan medborgardialoger	Allmänhet	Fortlöpande sedan 2022
	Ljusmanifestationer och samverkan suicidpreventiva dagen	Allmänhet	Fortlöpande
	Livsviktiga snack-böcker till allmänhet	Föräldrar	Fortlöpande
	Samarbete civilsamhälle	Allmänhet	Fortlöpande
	Påverkansarbete kommunundersökning suicidprevention	Allmänhet	Fortlöpande
	Beslutsstöd rutiner	Skola och socialtjänst	Fortlöpande
	Påverkansarbete nationella stödlinjen mm	Allmänhet	Fortlöpande
	Samverkan NSPH	Riskgrupper	Fortlöpande sedan 2022
	Politikerföreläsning kommuner	Politiker och beslutsfattare	Fortlöpande sedan 2023

	Tillhandahålla utb. våga fråga och våga fråga äldre	Medarbetare	Fortlöpande
	Utb. Våga fråga	Polis i Västerbotten	Fortlöpande
Svenska kyrkan Länk till aktivitetsplan			
	Stödgrupp psykosocialt anhörigstöd till efterlevande	Allmänhet	Fortlöpande
Gator och parker Länk till aktivitetsplan			
	Infrastrukturåtgärder, inventering kommunala broar för suicidskydd	Allmänhet	Fortlöpande
Trafikverket Länk till aktivitetsplan			
	Montering av suicidskydd västra länken bron.	Allmänhet	Vid brons öppnande för trafik
	Samverkan räddningstjänst brister i transportsystemet	Allmänhet	Fortlöpande
	Uppföljning av aktionsplanen för säker vägtrafik	Medarbetare	Fortlöpande sedan 2022
	Uppföljning målet om minskad suicid i transportområdet	Medarbetare	Fortlöpande sedan 2021
	Webbinarium suicidprevention i vägtrafiken	Medarbetare	Fortlöpande
Umeå universitet Länk till aktivitetsplan			
	Utb. MHFA	Medarbetare och studentkårers ombud	
	Metodmöte suicidbedömningar	Studenthälsa	
Äldreomsorgsförvaltning Länk till aktivitetsplan			
	Brevutskick stödmaterial hantera mående	Allmänhet 65+	2022
	Föreläsningar och dialoger mående seniortorget	Allmänhet 65+	Fortlöpande sedan 2021
	Föreläsningar mot landsbygd	Allmänhet	2023-2024
	Lokal samverkan ofrivillig ensamhet och psykisk hälsa äldre	Medarbetare	Fortlöpande sedan 2022
	Verksamhetsintroduktioner suicidprevention	Äldreomsorg	Fortlöpande sedan 2023

	Produktion av utb. bemötande och stöd mående	Äldreomsorg	Påbörjat 2023
	Handlingsplan suicidprevention	Medarbetare	Fortlöpande sedan 2021
	Verksamhetsnära rutiner suicidprevention	Medarbetare	Fortlöpande sedan 2021
	Kartläggning behov av förvaltningsöverskridande samarbete vid gemensamma folkhälsofrågor	Äldreomsorg	2023-2024
	Introduktion suicidprevention	Enhetschefer SÄBO, hemtjänst	2023
	Utb. och metodstöd HR suicidprevention chefsansvar	Medarbetare	2023
	Utb. och rutin suicidprevention kommunens lönesupport	Medarbetare	2023-2024

Umeå kommun**Protokollsutdrag**Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2024-12-10

§ 396

Diariennr: KS-2024/00814

Teknisk ramjustering bostadshyror**Beslut****Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beslutar**

att avslå begäran om teknisk ramjustering 2025 om 49 600 tkr från tekniska nämnden till äldre- och omsorgsnämnden och att intäkter för bostadshyror redovisas hos tekniska nämnden från 1 januari 2025.

att återremittera ärendet för utredning av konsekvenser av förslaget att flytta intäkter för bostadshyror från äldre- och omsorgsnämnden till tekniska nämnden.

att ge stadsledningskontoret i uppdrag att ta fram förslag till ansvar- och arbetsfördelning samt process för avgiftsförändringar.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade 2015 om att avskaffa huvuddelen av s k interna affärer mellan nämnder och förvaltningar. Under 2021 fastställde kommunstyrelsen principer som ska vara vägledande när enskilda frågor som kvarstår efter avskaffandet ska lösas ut. Bland principerna framgår att intäkter och kostnader bör följas åt.

När det gäller bostadshyror i vård- och omsorgsboenden för äldre genomfördes ingen förändring i samband med avskaffandet vilket innebär att intäkterna kvarstår hos äldre- och omsorgsnämnden medan kostnaderna för fastigheterna finns hos Tekniska nämnden. Det finns således behov av justeringar för att fullfölja principerna.

Under hösten 2023 och våren 2024 har ekonomidirektör och ekonomichefer fördjupat sig i principernas praktiska verkan och tagit fram förslag till justeringar där sådana behov kvarstår. Av det kan konstateras

Umeå kommun**Protokollsutdrag**Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2024-12-10

att intäkter för bostadshyror behöver intäktredovisas där kostnader för fastigheter finns inom kommunen dvs hos tekniska nämnden.

Utifrån framarbetat förslag har tekniska nämnden och äldrenämnden beslutat föreslå att intäkter för bostadshyror, och redovisning av dessa, flyttas från äldrenämnden till tekniska nämnden fr o m 1 januari 2025. Vidare föreslås att tekniska nämndens ram minskas och äldrenämndens ram ökas med 49 600 tkr, vilket motsvarar den förväntade intäkten 2025.

Stadsledningskontoret anser att det finns oklarheter angående ansvars- och arbetsfördelning samt ekonomiska konsekvenser vid avgiftsförändringar som behöver utredas. Förslag till beslut är därför att begäran om teknisk ramjustering avslås och att ärendet återremitteras för utredning av konsekvenser av förslaget att flytta intäkter för bostadshyror från äldrenämnden till tekniska nämnden. Vidare föreslås att stadsledningskontoret får i uppdrag att ta fram förslag till ansvar- och arbetsfördelning samt process för avgiftsförändringar.

Beslutsunderlag

Tekniska nämndens protokoll

Äldrenämndens protokoll

Bilaga: Intäkter för bostadshyror och kostnader för fastigheter

Beredningsansvariga

Anette Sjödin, controller

Beslutet ska skickas till

Tekniska nämnden

Äldrenämnden

Ekonomidirektör

Umeå kommun

Protokollsutdrag

Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2024-12-10

§ 397

Diariennr: KS-2024/00815

Teknisk ramjustering måltider och produktionskostnader**Beslut****Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott beslutar**

att avslå begäran om teknisk ramjustering 2025 om 61 500 tkr från tekniska nämnden till äldrenämnden och att intäkter för moms fria måltider redovisas hos tekniska nämnden från 1 januari 2025.

att återremittera ärendet för utredning av konsekvenser av förslaget att flytta intäkter för moms fria måltider från äldrenämnden till tekniska nämnden.

att ge stadsledningskontoret i uppdrag att ta fram förslag till ansvar- och arbetsfördelning samt process för avgiftsförändringar.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade 2015 om att avskaffa huvuddelen av skattemässiga interna affärer mellan nämnder och förvaltningar. Under 2021 fastställde kommunstyrelsen principer som ska vara vägledande när enskilda frågor som kvarstår efter avskaffandet ska lösas ut. Bland principerna framgår att intäkter och kostnader bör följas åt.

När det gäller moms fria måltidsavgifter genomfördes ingen förändring i samband med avskaffandet, vilket innebär att intäkterna kvarstår hos äldrenämnden medan kostnaderna för produktionen finns hos tekniska nämnden. Det finns således behov av justeringar för att fullfölja principerna.

Under hösten 2023 och våren 2024 har ekonomidirektör och ekonomichefer fördjupat sig i principernas praktiska verkan och tagit fram

Umeå kommun**Protokollsutdrag**Kommunstyrelsens näringslivs- och arbetsutskott 2024-12-10

förslag till justeringar där sådana behov kvarstår. Av det kan konstateras att intäkter för moms fria måltider bör intäkteredovisas där kostnader för produktion av dessa finns inom kommunen dvs hos tekniska nämnden.

Utifrån framarbetat förslag har tekniska nämnden och äldrenämnden beslutat föreslå att intäkter för moms fria måltider, och redovisning av dessa, flyttas från äldrenämnden till tekniska nämnden fr o m 1 januari 2025. Vidare föreslås att tekniska nämndens ram minskas och äldrenämndens ram ökas med 61 500 tkr, vilket motsvarar den förväntade intäkten 2025.

Stadsledningskontoret anser att det finns oklarheter angående ansvars- och arbetsfördelning samt ekonomiska konsekvenser vid avgiftsförändringar som behöver utredas. Förslag till beslut är därför att begäran om teknisk ramjustering avslås och att ärendet återremitteras för utredning av konsekvenser av förslaget att flytta intäkter för moms fria måltider från äldrenämnden till tekniska nämnden. Vidare föreslås att stadsledningskontoret får i uppdrag att ta fram förslag till ansvar- och arbetsfördelning samt process för avgiftsförändringar.

Beslutsunderlag

Tekniska nämndens protokoll

Äldrenämndens protokoll

Bilaga: Intäkter för försäljning av moms fria intäkter och kostnader för produktion av måltider

Beredningsansvariga

Anette Sjödin, controller

Beslutet ska skickas till

Tekniska nämnden

Äldrenämnden

Ekonomidirektör

Ärendenr.	Ärendetitel	Kommentar
TN-2024/00796	Atlasgatan 2, skadat staket vid snöröjning	2024-12-04 Avslag
TN-2024/00806	Jungfruvägen 10, skadat tak pga nedfallen tall	2024-12-04 Avslag
TN-2024/00801	Skolgatan 58B, skadad cykel vid snöröjning	2024-12-04 Avslag

Tillståndsenheten - Sammanställning delegationslista december 2024

Antal tagna beslut om färdtjänst, parkeringstillstånd och riksfärdtjänst

Totalt antal beslut i december:

126

Beslutsdatum	Ärendetyp	Ärende ID	Beslutstyp	Results ID	Utfall
2024-12-02	Färdtjänst	454179	Färdtjänst	387033	Bifall
2024-12-02	Färdtjänst	454140	Färdtjänst	387015	Bifall
2024-12-02	Färdtjänst	454139	Färdtjänst	386981	Bifall
2024-12-02	Färdtjänst	454124	Färdtjänst	386966	Bifall
2024-12-02	Färdtjänst	454125	Färdtjänst	386965	Bifall
2024-12-02	Färdtjänst	454167	Färdtjänst flerår vinter	387017	Bifall
2024-12-02	Färdtjänst	454167	Färdtjänst Vinter	387041	Bifall
2024-12-02	Färdtjänst	454180	Färdtjänst	387034	Bifall
2024-12-02	Färdtjänst	454174	Färdtjänst	387045	Bifall
2024-12-03	Färdtjänst	454154	Färdtjänst	387000	Bifall
2024-12-03	Färdtjänst	454129	Färdtjänst	386968	Bifall
2024-12-04	Färdtjänst	454150	Färdtjänst	386993	Bifall
2024-12-04	Färdtjänst	454116	Färdtjänst	387008	Bifall
2024-12-04	Färdtjänst	454195	Färdtjänst	387056	Bifall
2024-12-04	Färdtjänst	454165	Färdtjänst	387014	Bifall
2024-12-04	Färdtjänst	454172	Färdtjänst	387023	Bifall
2024-12-04	Färdtjänst	453082	Färdtjänst sär.förmån	387044	Bifall
2024-12-05	Färdtjänst	454184	Färdtjänst	387039	Bifall
2024-12-05	Färdtjänst	454197	Färdtjänst	387055	Bifall
2024-12-05	Färdtjänst	454198	Färdtjänst	387057	Bifall
2024-12-05	Färdtjänst	454170	Färdtjänst	387053	Bifall
2024-12-05	Färdtjänst	454039	Färdtjänst sär.förmån	387065	Bifall
2024-12-05	Färdtjänst	454182	Färdtjänst	387036	Bifall
2024-12-05	Färdtjänst	454130	Färdtjänst	386972	Bifall
2024-12-05	Färdtjänst	454181	Färdtjänst	387035	Bifall
2024-12-06	Färdtjänst	454199	Färdtjänst	387060	Bifall
2024-12-09	Färdtjänst	454077	Färdtjänst sommar	386960	Avslag
2024-12-09	Färdtjänst	454208	Färdtjänst	387072	Bifall
2024-12-09	Färdtjänst	454186	Färdtjänst	387038	Bifall
2024-12-09	Färdtjänst	454202	Färdtjänst	387064	Bifall
2024-12-09	Färdtjänst	454189	Färdtjänst	387046	Bifall
2024-12-09	Färdtjänst	454106	Färdtjänst sommar	386977	Avslag
2024-12-09	Färdtjänst	453319	Färdtjänst	385976	Avslag
2024-12-09	Färdtjänst	454177	Färdtjänst	387078	Bifall
2024-12-09	Färdtjänst	454066	Färdtjänst	386886	Bifall
2024-12-10	Färdtjänst	454093	Färdtjänst	387048	Bifall
2024-12-10	Färdtjänst	451287	Färdtjänst sär.förmån	387074	Bifall
2024-12-10	Färdtjänst	445587	Färdtjänst	376536	Bifall
2024-12-10	Färdtjänst	454206	Färdtjänst	387069	Bifall
2024-12-11	Färdtjänst	449403	Färdtjänst	381287	Bifall
2024-12-11	Färdtjänst	453774	Färdtjänst	386536	Bifall
2024-12-11	Färdtjänst	454226	Färdtjänst	387083	Bifall
2024-12-11	Färdtjänst	454230	Färdtjänst	387088	Bifall
2024-12-11	Färdtjänst	454213	Färdtjänst	387075	Bifall
2024-12-11	Färdtjänst	448902	Färdtjänst sär.förmån	387091	Bifall
2024-12-11	Färdtjänst	454207	Färdtjänst	387093	Bifall
2024-12-12	Färdtjänst	453347	Färdtjänst	386006	Avslag
2024-12-12	Färdtjänst	454222	Färdtjänst flerår vinter	387080	Bifall
2024-12-12	Färdtjänst	454215	Färdtjänst	387079	Bifall
2024-12-12	Färdtjänst	453067	Färdtjänst ledsagare	387090	Bifall
2024-12-12	Färdtjänst	453489	Färdtjänst	386175	Bifall
2024-12-12	Färdtjänst	454222	Färdtjänst Vinter	387097	Bifall
2024-12-12	Färdtjänst	454235	Färdtjänst	387100	Bifall
2024-12-12	Färdtjänst	454091	Färdtjänst	386921	Avslag

2024-12-12	Färdtjänst	451669	Färdtjänst sär.förmån	387094	Bifall
2024-12-12	Färdtjänst	454192	Färdtjänst	387086	Bifall
2024-12-12	Färdtjänst	454220	Färdtjänst	387081	Bifall
2024-12-13	Färdtjänst	454224	Färdtjänst	387101	Bifall
2024-12-13	Färdtjänst	454234	Färdtjänst	387099	Bifall
2024-12-13	Färdtjänst	454144	Färdtjänst	386984	Bifall
2024-12-13	Färdtjänst	454214	Färdtjänst	387105	Bifall
2024-12-13	Färdtjänst	454229	Färdtjänst	387089	Bifall
2024-12-13	Färdtjänst	454236	Färdtjänst	387102	Bifall
2024-12-13	Färdtjänst	454237	Färdtjänst	387103	Bifall
2024-12-16	Färdtjänst	454209	Färdtjänst	387070	Bifall
2024-12-16	Färdtjänst	454187	Färdtjänst	387049	Bifall
2024-12-16	Färdtjänst	454247	Färdtjänst	387121	Bifall
2024-12-16	Färdtjänst	454232	Färdtjänst	387107	Bifall
2024-12-16	Färdtjänst	451559	Färdtjänst sär.förmån	387119	Bifall
2024-12-16	Färdtjänst	454231	Färdtjänst	387095	Bifall
2024-12-16	Färdtjänst	454238	Färdtjänst	387127	Bifall
2024-12-17	Färdtjänst	453657	Färdtjänst	386355	Bifall
2024-12-17	Färdtjänst	454228	Färdtjänst	387109	Bifall
2024-12-17	Färdtjänst	454252	Färdtjänst	387129	Bifall
2024-12-17	Färdtjänst	454167	Färdtjänst sommar	387042	Avslag
2024-12-18	Färdtjänst	454243	Färdtjänst	387114	Bifall
2024-12-18	Färdtjänst	454221	Färdtjänst	387128	Bifall
2024-12-18	Färdtjänst	454245	Färdtjänst	387116	Bifall
2024-12-18	Färdtjänst	453340	Färdtjänst	385999	Avslag
2024-12-19	Färdtjänst	454218	Färdtjänst	387118	Bifall
2024-12-19	Färdtjänst	454054	Färdtjänst sommar	387006	Avslag
2024-12-19	Färdtjänst	454253	Färdtjänst	387130	Bifall
2024-12-19	Färdtjänst	453341	Färdtjänst	386001	Avslag
2024-12-19	Färdtjänst	454244	Färdtjänst	387115	Bifall
2024-12-19	Färdtjänst	452275	Färdtjänst sär.förmån	387140	Bifall
2024-12-19	Färdtjänst	453857	Färdtjänst sär.förmån	387139	Bifall
2024-12-19	Färdtjänst	454194	Färdtjänst	387058	Bifall
2024-12-19	Färdtjänst	454258	Färdtjänst	387138	Bifall
2024-12-20	Färdtjänst	454143	Färdtjänst	386982	Avslag
2024-12-20	Färdtjänst	454261	Färdtjänst	387142	Bifall
2024-12-20	Färdtjänst	454241	Färdtjänst	387111	Bifall
2024-12-20	Färdtjänst	454260	Färdtjänst	387143	Bifall
2024-12-20	Färdtjänst	454142	Färdtjänst sommar	387027	Avslag
2024-12-23	Färdtjänst	454267	Färdtjänst	387146	Bifall
2024-12-23	Färdtjänst	454245	Färdtjänst ledsagare	387147	Bifall
2024-12-27	Färdtjänst	454202	Färdtjänst sär.förmån	387077	Avslag
2024-12-30	Färdtjänst	454259	Färdtjänst	387141	Bifall
2024-12-30	Färdtjänst	454278	Färdtjänst	387155	Bifall
2024-12-02	Parkeringstillstånd	454176	PRH Förare	387040	Bifall
2024-12-03	Parkeringstillstånd	454057	PRH Förare	386930	Avslag
2024-12-04	Parkeringstillstånd	454133	PRH Passagerare	386974	Bifall
2024-12-04	Parkeringstillstånd	453369	PRH Förare	386034	Bifall
2024-12-04	Parkeringstillstånd	454173	PRH Förare	387024	Bifall
2024-12-09	Parkeringstillstånd	453983	PRH Passagerare	386806	Bifall
2024-12-09	Parkeringstillstånd	453727	PRH Förare	386449	Avslag
2024-12-09	Parkeringstillstånd	454169	PRH Passagerare	387063	Bifall
2024-12-11	Parkeringstillstånd	454162	PRH Passagerare	387062	Bifall
2024-12-16	Parkeringstillstånd	453891	PRH Passagerare	386696	Avslag
2024-12-17	Parkeringstillstånd	454141	PRH Passagerare	386985	Avslag
2024-12-17	Parkeringstillstånd	454254	PRH Passagerare	387131	Bifall
2024-12-18	Parkeringstillstånd	454048	PRH Förare	386892	Bifall
2024-12-18	Parkeringstillstånd	454216	PRH Förare	387135	Bifall
2024-12-18	Parkeringstillstånd	454242	PRH Förare	387112	Bifall
2024-12-19	Parkeringstillstånd	454056	PRH Passagerare	386931	Avslag
2024-12-19	Parkeringstillstånd	454191	PRH Passagerare	387051	Avslag

2024-12-02	Riksfärdtjänst Tillstånd	454178	Enstaka Riksfärdtjänst	387032	Bifall
2024-12-03	Riksfärdtjänst Tillstånd	454193	Enstaka Riksfärdtjänst	387052	Bifall
2024-12-05	Riksfärdtjänst Tillstånd	454204	Enstaka Riksfärdtjänst	387067	Bifall
2024-12-06	Riksfärdtjänst Tillstånd	454205	Enstaka Riksfärdtjänst	387068	Bifall
2024-12-06	Riksfärdtjänst Tillstånd	454203	Enstaka Riksfärdtjänst	387066	Bifall
2024-12-10	Riksfärdtjänst Tillstånd	454225	Generell Riksfärdtjänst	387082	Bifall
2024-12-11	Riksfärdtjänst Tillstånd	454227	Generell Riksfärdtjänst	387087	Bifall
2024-12-17	Riksfärdtjänst Tillstånd	454171	Enstaka Riksfärdtjänst	387029	Avslag
2024-12-17	Riksfärdtjänst Tillstånd	454163	Enstaka Riksfärdtjänst	387031	Avslag
2024-12-18	Riksfärdtjänst Tillstånd	454178	Enstaka Riksfärdtjänst	387043	Avslag
2024-12-19	Riksfärdtjänst Tillstånd	454257	Generell Riksfärdtjänst	387137	Bifall

--	--	--	--	--	--

Observationstyp	Adress	Datum	Flyttningsgrund	Marktyp	Diarienummer
FORDONSVRAK	Industrivägen 34	2024-12-04	Ett fordonsvrak (2 § 1 st 7.)	Tomtmark	UK241204-111605280
LÅNGFLYTT	Tegelbruksvägen 12	2024-12-11	Uppställt på tomtmark som inte är reglerad ocl	Tomtmark	UK241211-085359720
LÅNGFLYTT	Istidsgatan 36	2024-12-11	Felaktigt uppställt enligt LKOP och varit fortlöp:	Tomtmark	UK241211-082846380
LÅNGFLYTT	Maskingatan 1	2024-12-12	Uppställt på tomtmark som inte är reglerad ocl	Tomtmark	UK241115-115743823
LÅNGFLYTT	Industrivägen 28	2024-12-20	Felaktigt uppställt och försvårar snöröjning, rer	Gatumark	UK241220-111634457
LÅNGFLYTT	Industrivägen 28	2024-12-20	Felaktigt uppställt och försvårar snöröjning, rer	Gatumark	UK241220-111403551



2025-01-13 Dnr: TN-2024/00868

Tekniska nämnden

Delegationsanmälan för november-december månader 2024 avseende byggprojektledarnas, fastighetsförvaltarnas, teknisk direktörens m.fl. delegationsbeslut enligt fastställd delegationsordning för tekniska nämnden, TN-2021-01-28, rev. 2022-04-28 (version 1)

Bilagor:

1. Beslut om antagande av konsulter, entreprenörer och leverantörer för underhålls- och investeringsobjekt inom bygg- och fastighetstekniks verksamhetsområde.
2. Delegationsbeslut – överklagande av myndighetsbeslut m.m.
3. Externa förhyrningar.

Anna Bugaeva

Handläggare

Umeå kommun

Postadress: 901 84 UMEÅ

Besöksadress: Skolgatan 31 A

Telefon: 090-16 10 00

Webbplats: www.umea.se

Fastighet

Handläggare: Anna Bugaeva

Telefon: 090-16 23 49

Mejladress: anna.bugaeva@umea.se

Bilaga 1

Delegationsanmälan till tekniska nämnden

Anmälan avser antagna delegationsbeslut om antagande av konsulter, entreprenörer och leverantörer för underhålls- och investeringsobjekt inom bygg- och fastighetstekniks verksamhetsområde under november och december månader 2024.

Ärende:	Datum och tid för uppdrag:	Konsult/Entreprenör/Leverantör:	Beskrivning:
Prästosten 47 - Takarbete, projekt nr 316187	Starttid: 2024-11-20 Färdigställande: v. 52 2024	Nynästak AB	Takarbete, AB 04 Dnr: TN-2025/00047 Handläggare: Jonas Nilsson
Giraffen 1 - Takarbete, projekt nr 316205	Starttid: 2024-11-27 Färdigställande: v. 52 2024	Contractor Bygg AB	Takarbete, AB 04 Dnr: TN-2025/00048 Handläggare: Roger Marklund

Bilaga 2

Delegationsanmälan till tekniska nämnden

Anmälan avser antagna delegationsbeslut om överklagande av myndighetsbeslut för december månad år 2024.

Ärende:	Datum:	Beslut:	Beslutsfattare:
Umeå 5:1 – Överklagande av Mark- och miljödomstolens dom i mål nr P 3545-24 av den 22 november 2024	2024-12-12	att överklaga Mark-och miljödomstolens dom av den 22 november 2024, mål nr 3545-24.	Christina Bernhards-son Tekniska nämndens ordförande Dnr: TN-2024/00076

Bilaga 3

Delegationsanmälan till tekniska nämnden

Anmälan avser av fastighetsförvaltare antagna delegationsbeslut om extern förhyrning v lokaler under december månad år 2024.

Objekt/Fastighetsbe- teckning:	Datum:	Hyresvärd:	Hyresgäst:
272845/Plogen 26	2025-01-01-2027- 12-31	AB Bostaden i Umeå	Daglig verksamhet

Umeå kommun
Kommunfullmäktiges jämställdhetsutskott

Protokollsutdrag
2025-01-16

§ 2

Diariennr: KS-2025/00044

JUSK yttrande på förslag till planeringsförutsättningar 2026

Beslut

Jämställdhetsutskottet antar förslag till yttrande enligt tjänsteskrivelsen

Ärendebeskrivning

Förslaget till Planeringsdirektiv 2026 (version 1) innehåller förslag till totalram och nämndramar för kommande planeringsperiod. Förslaget baseras på kommunfullmäktiges senaste beslut om planeringsdirektiv för 2025 samt andra kommunfullmäktigebeslut som är viktiga för planering. Detta innebär att de mål och program som ingår i förslaget är desamma som kommunfullmäktige fastställt för 2025 (beslut juni 2024).

Planeringsdirektiv version 1, med bilagor skickas till nämnder och bolag för yttrande. Fram till den 21 mars kan de lämna sina yttranden. Efter att yttranden från nämnder och bolag sammanställts, skickas planeringsdirektiv version 2 med bilagor ut för partipolitisk beredning. De olika partierna tar sedan fram sina förslag till planeringsdirektiv. Kommunfullmäktige beslutar i juni 2025 om den slutgiltiga budgeten för 2026.

Jämställdhetsutskottets yttrande

Jämställdhetsmålet: *Umeå kommun ska skapa förutsättningar för kvinnor och män att ha samma makt att forma samhället såväl som sina egna liv,* är ett av de av kommunfullmäktige fastställda inriktningsmålen som ingår i programmet för social hållbarhet.

Jämställdhetsutskottet vill framhålla vikten av att jämställdhet är ett horisontellt perspektiv och en övergripande strategisk fråga som fortsatt måste genomsyra samtliga program och verksamheter och inte enbart

Umeå kommun

Kommunfullmäktiges jämställdhetsutskott

Protokollsutdrag

2025-01-16

begränsas till ett fokusområde inom ett av tre program. Jämställdhet, som en grundförutsättning för social hållbarhet är också nära knutet till arbetet med tillväxt och klimatneutralitet. Det bör inte förstås enbart som ett separat område och social hållbarhet är en av flera sammanhängande hållbarhetsdimensioner som ömsesidigt stärker varandra.

Under hösten 2024 har jämställdhetsutskottet genomfört gemensamma dialoger med samtliga nämnder med anledning av den beslutade aktualiseringen av *Strategi för jämställdhetsarbete*. De flesta nämnder återkom under samtalen till vikten av att jämställdhetsarbetet integreras i nämndernas ordinarie arbete och att det i och med den nya styrmodellen bör finnas en starkare koppling mellan jämställdhetsstrategin och nämndernas dagliga arbete genom sina grunduppdrag.

Planeringsförutsättningarna säger att: Kommunfullmäktige ansvarar för att fastställa grunduppdrag till nämnd och bolag. Grunduppdraget förtydligar det kommunala ändamålet med nämnden/bolaget samt förtydligar nämndens/bolagets roll och ansvar. Grunduppdraget är specifikt för en nämnd eller ett bolag. Grunduppdragen ska vara långsiktiga och gälla för minst en mandatperiod. Kommunfullmäktige följer årligen upp hur nämnd/bolag hanterat sitt grunduppdrag. Grunduppdraget revideras vid behov.

Med anledning av dessa uttryckta önskemål från nämndernas presidier lämnar jämställdhetsutskottet i bilaga till detta yttrande förslag på hur jämställdhetsarbetet kan tydliggöras i respektive nämnds grunduppdrag.

Beslutsunderlag

JUSK förslag till formuleringar grunduppdrag 2026

Planeringsdirektiv och budget för 2026 samt plan för 2027–2029, version 1

Anvisning för nämnder och bolags yttranden

Beredningsansvariga

Annika Dalén, jämställdhetsstrateg

Umeå kommun

Kommunfullmäktiges jämställdhetsutskott

Protokollsutdrag

2025-01-16

Linda Gustafsson, jämställdhetsstrateg

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsen

Tekniska nämnden

Byggnadsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

För- och grundskolenämnden

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Individ- och familjenämnden

Äldrenämnden

Kulturnämnden

Fritidsnämnden

Jämställdhetsutskottet lämnar nedan förslag på hur jämställdhetsarbetet kan tydliggöras i respektive nämnds grunduppdrag. Förslagen till tillägg markeras nedan i ***fetstil, understruken och kursiverad***.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen styr, leder och samordnar kommunens verksamheter och ekonomi samt följer upp och rapporterar utvecklingen i kommunens verksamheter till kommunfullmäktige. Kommunstyrelsen ska samordna förvaltningen av kommunens angelägenheter och ha uppsikt över kommunens nämnder, bolag och av kommunen förvaltade stiftelser.

Kommunstyrelsen ska utöva en samordnad styrning, bereda ärenden inför kommunfullmäktige och ansvara för uppföljning av att fullmäktiges beslut genomförs.

Kommunstyrelsen har ansvar att leda och samordna utveckling av för kommunen strategiskt viktiga områden som ej fördelats till annan nämnd, exempelvis kommunövergripande arbete med social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet, ***jämställdhet***, näringslivs- och tillväxtpolitiskt arbete samt bostads- respektive markförsörjning. Dessutom har kommunstyrelsen ett särskilt ansvar för

- kommunkansli, arkiv och juridik
- arbetsgivarfrågor och lönehantering
- ekonomi, styrning och upphandling
- kommunikation
- markförsörjning och exploatering
- näringslivsutveckling
- säkerhet och trygghet
- strategisk utveckling och innovation
- översiktsplanering

Kommunstyrelsen är även anställningsmyndighet för kommunens samlade förvaltningsorganisation och ansvarar för arbetsgivarpolitiken

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden ansvarar för kommunens anläggningar; fastigheter, gator, vägar, parker och allmänna platser. Tekniska nämnden ansvarar även för kommunens interna servicefunktioner samt färdtjänst.

Nämndens uppdrag är att:

- planera, bygga, förvalta och utveckla kommunens infrastruktur och offentliga utomhusmiljöer, fastigheter och IT-system
- svara för den kommunala väghållningen och förvalta offentliga platser
- försörja Umeå kommuns verksamheter med lokaler och boende för sociala behov
- svara för samordning och utveckling av kommunens IT och telefonisystem
- svara för klimatomställningsarbetet inom nämndens ansvarsområden
- ***systematiskt integrera jämställdhetsperspektiv i arbetet med utformningen av offentliga platser och service inom nämndens ansvarsområden***

- tillhandahålla färdtjänst
- tillhandahålla intern service inom måltider, lokalvård och vissa vaktmästartjänster
- fullgöra kommunens uppgifter avseende trafikfrågor

Nämndens ansvarsområde omfattar alla verksamheter inom teknik- och fastighetsförvaltningen vilka är Gator och parker, Fastighet, IT, Måltidsservice samt Städ- och verksamhetsservice.

Byggnadsnämnden

I byggnadsnämndens uppdrag ingår att verkställa kommunens fysiska planering i form av nya detaljplaner, områdesbestämmelser samt stadsdels- och kvartersöversyner. Nämnden ansvarar även för lovprövning, tillsyn och prövning av strandskyddsdispens. Nämnden tar beslut om bidrag för bostadsanpassningar. Inom nämndens område finns mättnings- och kartverksamhet, förvaltning av kommunens landskaps- och fastighetsinformation samt förädling av geografiska data. Nämnden ansvarar för den kommunala lantmäterimyndigheten samt för namnsättning av stadsdelar, gator med mera. Inom sina områden arbetar byggnadsnämnden för en **jämställd och** hållbar utveckling i Umeå.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

I miljö- och hälsoskyddsnämndens uppdrag ingår att möjliggöra god hälsa och en **jämställd och** hållbar utveckling i Umeå. Nämnden ansvarar för prövning och tillsyn beträffande miljö- och hälsoskyddsområdet, livsmedelssäkerhet samt serveringstillstånd. Nämnden bidrar med underlag för en god samhällsplanering och utveckling genom miljöövervakning, energieffektivisering och klimatpåverkan, naturvård samt kompetensstöd i miljöfrågor vid översiktsplanering och detaljplanering. Nämnden ansvarar också för den lagstadgade budget- och skuldrådgivningen samt för att tillvarata konsumenternas intressen inom konsumentpolitikens område. I tillägg till det ska kommunens förvaltare fullgöra uppgifter enligt föräldrabalken. Nämnden ansvarar även för att avgöra i vilken omfattning tillsynsansvar enligt miljöbalken ska övertas från länsstyrelsen.

För- och grundskolenämnden

Nämnden har ett övergripande ansvar för att alla barn folkbokförda i kommunen har tillgång till förskola och pedagogisk omsorg samt skolgång i kommunens egna eller i fristående verksamheter. Nämnden ansvarar för kommunal förskola inklusive förskolor på minoritetsspråk, pedagogisk omsorg i form av dagbarnvårdare och nattsverksamhet, förskoleklass, grundskola, anpassad grundskola och fritidshem.

Nämnden ansvarar för att fördela resurser till egen verksamhet och till fristående verksamheter enligt bidrag på lika villkor. Vidare har nämnden ansvar för skolpliktsbevakning och samverkan med fristående verksamheter i egenskap av hemkommun, samt att bevilja tillstånd och genomföra tillsyn av fristående förskoleverksamheter eller pedagogisk omsorg.

Nämnden ska säkerställa att den kommunala utbildningen utgår från grundläggande demokratiska värderingar och alla barn och elevers lika värde.

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden

Nämnden har ett övergripande ansvar för att alla ungdomar och unga vuxna boende i kommunen har tillgång till skola i kommunens egna verksamheter eller i fristående verksamheter. Nämnden ansvarar för kommunens gymnasieskolor, anpassad gymnasieskola, Elitidrottsgymnasium (NIU- och RIG) och Riksgymnasium för rörelsehindrade (RHgymnasium).

Nämnden ansvarar för att fördela resurser till egen verksamhet och fristående verksamheter enligt bidrag på lika villkor, samt svara för insyn och samråd gällande fristående gymnasieskolor. Nämnden ska säkerställa att nämndens verksamheter ger eleverna en grund för fortsatta studier och/eller yrkesverksamhet, samt ett aktivt **och jämställt** deltagande i samhället i övrigt. Nämnden ansvarar övergripande för ledning, samordning och utveckling av skolväsendet.

Vidare har nämnden ett samlat ansvar för det kommunala aktivitetsansvaret och kommunal vuxenutbildning på grundläggande nivå, gymnasienivå och som anpassad utbildning samt svenska för invandrare (sfi). Nämnden svarar vidare för arbetsmarknad och integration, genom att tillhandahålla sysselsättningsbefrämjande åtgärder samt mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning

Individ- och familjenämnden

Individ- och familjenämndens grunduppdrag är att tillgodose behov av stöd och omsorg inom socialtjänstens lagstadgade ansvarsområde för att stärka och trygga den enskilde att leva ett självständigt liv. Socialtjänsten arbetar förebyggande för att främja jämlika **och jämställda** levnadsvillkor.

Grunduppdraget omfattar att:

- ge stöd, omsorg och skydd till barn, unga och vuxna
- ge stöd och service till barn, unga och vuxna med funktionsnedsättning
- ge stöd till självförsörjning och tillgodose behov av försörjningsstöd
- tillgodose behov av råd, stöd samt handläggning av familjerättsliga frågor
- tillhandahålla familjerådgivning
- erbjuda hälso- och sjukvård till personer i bostad med särskild service och under vistelsetid på daglig verksamhet
- erbjuda hälso- och sjukvård till personer i ordinärt boende (hemsjukvård under 65 år)

Äldrenämnden

Äldrenämnden ansvarar för kommunens insatser inom äldreomsorg samt hälso- och sjukvård på primärvårdsnivå i den enskildes hem för personer 65 år och äldre.

Äldreomsorgens insatser är frivilliga och ges efter en ansökan från den enskilde och utifrån en individuell bedömning.

Äldrenämndens övergripande uppdrag är att främja självständighet och kvarboende. Detta sker genom förebyggande verksamhet, information kring seniorlivet och aktiviteter som främjar hälsa, **jämställdhet** och välmående hos den enskilde.

Äldrenämndens ger service, vård och omsorg i form av hemtjänst och hemsjukvård samt stöd i form av dagverksamhet, korttidsboende samt stöd och avlastning för anhöriga. Är den enskilde i behov av heldygnsoomsorg och omfattande hälso- och sjukvård bedöms behov av plats på ett vård- och omsorgsboende.

Kulturnämnden

Kulturnämnden svarar för folkbibliotek, Skolbiblioteksservice, konstverksamhet, kulturskola, kvinnohistoriskt museum, kultur i skolan, kultur för seniorer, arrangemang i Väven och kommungemensamma arrangemang samt den kommungemensamma konstsamlingen.

Utöver detta svarar Kulturnämnden för Sveriges Depåbibliotek och lånecentral samt stöd till kulturföreningar, kulturfestivaler och studieförbund. Kulturnämnden fördelar stipendier och annat stöd till kulturutövare samt till samlingslokaler.

Kulturnämnden ska medverka i kommunens arbete med stadsmiljö- och bevarandefrågor och i kommunövergripande kulturfrågor som handläggs av andra nämnder och styrelser.

Kulturnämnden ska inom sitt ansvarsområde stödja och främja yttrandefriheten, **ett öppet, tillgängligt och jämställt kulturliv**, möjliggöra konstnärliga upplevelser, stödja skapande verksamhet, samarbeta och samråda med samhällsorgan, föreningar, intresseorganisationer, övriga tillskyndare inom verksamhetsområdet samt stödja och främja internationellt kulturutbyte.

Fritidsnämnden

Fritidsnämnden ansvarar för att erbjuda Umeås invånare ett rikt, jämlikt, jämställt och hållbart fritidsutbud, där barn och ungas delaktighet och möjlighet till utveckling har en särställning. Nämnden erbjuder fritidsaktiviteter och inkluderande mötesplatser, för unga liksom för vuxna med intellektuell funktionsnedsättning. Nämnden har det samlade ansvaret för handläggning av kommunens föreningsbidrag, samt ett särskilt uppdrag att stödja föreningslivet och främja det ideella engagemanget.

Nämnden ansvarar för skötsel och uthyrning av idrotts- och fritidsanläggningar, både för elit och breddidrott. I uppdraget ingår även skötsel av friluftsområden samt fiskefrämjande åtgärder. Nämnden har i uppdrag att erbjuda Umeås invånare badupplevelser, friskvård samt ansvara för simundervisning för samtliga grundskoleelever.