

Svenska Mobilkranföreningen

YTTRANDE  
2024-12-02

Dnr LI2024/01387

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
Malmorgsgatan 3  
103 33 STOCKHOLM

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

## Svenska Mobilkranföreningens remissvar

### Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om hantering av transportdispenser

Mobilkranföreningen är branschorganisationen för företag med specialistkompetens inom alla typer av kvalificerade och tunga lyft. Vi arbetar på uppdrag från industri, fastighetsägare och offentlig förvaltning.

Föreningens ca 75 medlemsföretag förfogar över 1000 mobila enheter lyftande maskiner. Från mobilkranar med en lyftkapacitet upp till 750 ton, till tornkranar, lastbilskranar, minikranar, teleskoplastare, truckar och betongpumpar.

Medlemsföretagen är lyftspecialister och driver utvecklingen av innovativa metoder för säkra lyft och tunghantering baserat på effektiva rutiner, i enlighet med de regler och tillstånd som krävs.

### Inledning

För Svenska Mobilkranföreningen är effektiv handläggning av transportdispenser bland de viktigaste frågorna som branschorganisationen arbetar med. Det handlar om närings långsiktiga trovärdighet gentemot beställare, att säkerställa att transporter sker på ett trafiksäkert sätt till konkurrensneutrala villkor. Inte minst ur ett beredskapsperspektiv är det viktigt med väl fungerande handläggning av transportdispenser. Det ger också en bättre arbetsmiljö för förare och personalen som ansvarar för att söka tillstånden. Därför är det positivt att regeringen har tillsatt denna utredning och sedan omgående remitterat utredningen vidare för fortsatt behandling. Allt för att Sverige så snabbt som möjligt kan förenkla och effektivisera handläggningen av transportdispenser.

Dispenstransporter är avgörande för att samhället ska fungera då dessa transporter i stor omfattning transporterar och lyfter till infrastrukturbyggnation, energiförsörjning, industrisatsningar och till störningar i samhället.

Svenska Mobilkranföreningen och Sveriges Åkeriföretag samarbetar och har lika syn i hur dispenshanteringen behöver utvecklas. Det är medlemsföretag i dessa föreningar som ansöker om dispens för sina kunders gods och lyft. Flera av företagen ansöker frekvent och är så kallade FAV (Företagsanvändare) när man ansöker hos Trafikverket vilket innebär att sökande bereder ärendet till stor del för beslut av Trafikverket.

Behovet av specialiserade kran- och transporttjänster ökar stadigt, inte minst på grund av den gröna omställning som pågår i samhället och den ökade försvarsberedskapen. Likt samhället i övrigt ställs transport- och byggbranschen inför allt större krav på leveranser i rätt tid och med allt kortare framförhållning. En kranföretagares vardag präglas av många stressfaktorer, såsom ekonomi, tidsplanering, transporter och komplexa lyftoperationer. Att kunna planera och hålla utlovade tider till beställare är avgörande för företag.

Under tiden som Trafikverket arbetat med Regeringens uppdrag har tyvärr näringarna upplevt att hanteringen av transportdispenser förändrats till att handläggningstider blivit längre och service försämrats för företagen som ansöker. Det har således gått i motsatt riktning mot den situation som rådde när Regeringen fattade beslut om att tillsätta utredningen.

Det finns tydliga tecken på att transporter utförs innan transportdispensen erhållits, vilket i sin tur leder till osund konkurrens. Det är naturligtvis olyckligt eftersom syftet med hela systemet i grunden är bra – att säkerställa att transporter sker på ett säkert sätt utan att infrastruktur kommer till skada. I likhet med övriga näringar inom industri, bygg- och anläggning så går även den samlade åkeri- och krannäringen mot kortare ledtider. Det kan då av marknads- och konkurrensskäl bli svårt att ha system som tar lång tid och dessutom inte är tillförlitligt vad gäller handläggningstiden. Korta och förutsägbara handläggningstider är en förutsättning för en konkurrenskraftig svensk transport- och byggindustri.

Branschen är i stort behov av att ha tillförlitlighet i denna process och skulle också vilja se en tydligare information av Trafikverket hur man planerar att arbeta med en utökad digitalisering och hur man kommer att arbeta med datasystem kopplat till ansökningsprocessen.

Svenska Mobilkranföreningen ser särskilt kapitel 8 i rapporten som ett viktigt första steg för implementering och delar Trafikverkets uppfattning att det inte kräver några lagstiftningsändringar och innebär att det kan genomföras med dagens ansvarsfördelning. Därför är det positivt att Trafikverket redan har återkommit till näringarna med en tidplan för genomförande av de delar som kan betraktas som lägst hängande frukter och som nödvändigtvis inte behöver innebära ett resurskrävande arbete för att genomföra.

Näringarna anser dock att det arbetet inte får innebära att åtgärder som på medellång sikt kan innebära stora effektiviseringar och som kan stärka både svensk konkurrenskraft och beredskap läggs åt sidan. Regeringen behöver visa att det finns politiska ambitioner att effektivisera även inom denna tidshorisont, vilket man kan göra genom att be Trafikverket inom kort återkomma med en genomförandeplan för de åtgärder som är att betrakta som viktiga på medellång sikt 8.10 – 8.13.

## Synpunkter

Svenska Mobilkranföreningen delar Trafikverkets bedömning att nuvarande system, där flera myndigheter hanterar dispenser för kran- och transportnäringen, medför betydande utmaningar och svårigheter. Det finns ett antal negativa effekter som vi särskilt vill lyfta fram:

**Variierande ansökningsprocesser:** Myndigheterna tillämpar olika system för ansökan om transportdispens, vilket leder till förvirring och ineffektivitet för kran- och transportföretagen.

**Olikartade handläggningstider:** Handläggningstiderna skiljer sig åt mellan olika myndigheter, vilket försvårar planeringen för kranföretagen.

**Otydlig kravställning:** Det råder oklarhet kring vilka krav som gäller för att beviljas undantag, och bedömningar av villkor varierar mellan myndigheter.

**Varierande kompetens:** Kommunernas kompetens inom området är ojämn, särskilt hos mindre kommuner som saknar dedikerad expertis.

**Olika avgifter:** Avgifterna för dispensansökningar skiljer sig mellan myndigheter, vilket bidrar till en inkonsekvent kostnadsbild för företagen.

Dessa problem är särskilt utmanande för kranföretag med verksamhet i hela landet, som behöver hantera dispenser beroende på var transporten ska utföras. Därtill försvåras processen av att ansökningar i vissa fall ska göras hos kommunen, medan andra hanteras av Trafikverket, med kommunen som remissinstans.

Svenska Mobilkranföreningen anser att en enhetlig och effektiv digital tjänst bör införas för hantering av dispensansökningar. Denna tjänst bör möjliggöra:

- En gemensam mall och tydliga beskrivningar av de villkor som gäller för dispens.
- Delning av digital väg- och brodata för både kommunala och statliga vägar.
- Möjligheten att på sikt införa "digitala självdeklarationer" (RISE rapport 2021:90).
- Redundans och hög säkerhet, för att säkerställa att systemet kan stå emot IT-attacker och skydda den känsliga information som dispensansökningar innehåller.

Vidare anser vi att systemet bör anpassas enligt principen om "One Stop Shop", i linje med Direktiv 96/53/EG om fordons mått och vikt. Detta skulle innebära en förenkling för kranföretag genom att de endast behöver vända sig till en instans för sina dispensansökningar, oavsett geografisk plats. Man bör anpassa en digital lösning till lösning som finns inom andra områden för digital förvaltning med accesspunkter och nodteknik såsom exempelvis eFTI för att på sikt möjliggöra kommunikation inom Europa.

Svenska Mobilkranföreningen anser att Trafikverkets finansiering av ärendehantering genom avgift per ansökan är rimlig i kostnad. Vid omgående akut hantering av ett ärende kan en rimlig extra avgift vara ett sätt att hantera akutärenden.

## Synpunkter Förenklingar och effektiviseringar

Svenska Mobilkranföreningen ser särskilt kapitel 8 i rapporten som ett viktigt första steg för implementering och delar Trafikverkets uppfattning att det inte kräver några lagstiftningsändringar och innebär att det kan genomföras med dagens ansvarsfördelning.

I avsnitt 8.1–8.3 redovisas förändringar som kan genomföras om alla/vissa kommuner behåller ansvaret för handläggning och beslut om dispens. Här anser näringarna att oavsett modell så behöver ett gemensamt system användas och uppfylla enhetlighet och effektivitet som vi beskrivit på föregående sida.

I avsnitt 8.4–8.9 redovisas förändringar som Trafikverket har för avsikt att prioritera att genomföra.

Förslag 8.5–8.8 kommer ursprungligen från branschen. Dessa ser näringarna som lägst hängande frukter och omfattas av den handlingsplan som Trafikverket har tagit fram för kortsiktiga åtgärder. Däremot saknas en genomförandeplan för:

- Utveckla system för informationsdelning
- Automatisera vissa beslut
- Digitalt förarstöd och digital uppföljning vid dispenstransporter
- Polismyndighetens arbete

Svenska Mobilkranföreningen anser att efter att de mest omedelbara åtgärderna implementerats, enligt vad som tidigare beskrivits, är det viktigt att snarast utveckla regelverket för framtiden. För att underlätta och effektivisera arbetet bör särskilt två områden prioriteras.

För det första bör en enhetlig dispenshantering införas i hela landet genom ett så kallat "One Stop Shop", i linje med Direktiv 96/53/EG om fordons mått och vikt. En sådan centralisering skulle bidra till en mer konsekvent tillämpning av reglerna och därigenom förenkla processerna för både myndigheter och företag.

För det andra ser vi ett behov av ökad digitalisering inom dispenshanteringen, med särskilt fokus på att utveckla möjligheter för digitala självdeklarationer. Detta skulle avsevärt effektivisera både ansökningsprocessen och tillsynen, vilket skulle leda till minskad administration och ökad transparens.

Dessa förslag ligger i linje med de rekommendationer som presenterades i RISE-rapporten 2021:90 *Analys av nutid och förslag på framtid*. Vi är övertygade om att en sådan utveckling inte bara skulle förenkla för branschen utan även bidra till en mer hållbar och effektiv transportsektor.

## Avslutningsvis

Avslutningsvis vill Svenska Mobilkranföreningen understryka vikten av att prioritera genomförandet av dessa åtgärder, som med relativt små medel kan minska antalet ärenden och underlätta för sökande företag. Genom att be Trafikverket om en tid- och genomförandeplan kan Regeringen understryka vikten av att detta arbete prioriteras.

## Övrigt

Svenska Mobilkranföreningen står till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom kran- och transportsektorn.

Med vänlig hälsning,  
Svenska Mobilkranföreningen

Mattias Josefsson