



Peter Svensson
070-2142349
peter.svensson@akeri.se

Vår ref
2024-25

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Malmtorgsgatan 3
103 33 STOCKHOLM

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på Li2024/01387

Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om hantering av transportdispenser

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor. Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Inledning

För Sveriges Åkeriföretag är effektiv handläggning av undantag bland dom viktigare frågorna som branschorganisationen arbetar med. Det handlar om åkerinäringens långsiktiga trovärdighet gentemot beställare, att säkerställa att transporter sker på ett trafiksäkert till konkurrensneutrala villkor. 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.

Dispens transporter 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.

Sveriges Åkeriföretag och Svenska Mobilkranföreningen 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 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 åkeriföretagares 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 Regeringen tog beslut om att tillsätta utredningsuppdraget.

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.

Näringarna 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.

Sveriges Åkeriföretag 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 längst 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

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

Varierande ansökningsprocesser: Myndigheterna tillämpar olika system för ansökan om transportdispens, vilket leder till förvirring och ineffektivitet för transportföretagen.

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

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

Variierande 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 åkeriföretag 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.

Sveriges Åkeriföretag anser att ett enhetligt och effektivt digitalt system bör införas för hantering av dispensansökningar. Detta system bör innehålla:

- 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 åkeriföretag 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.

Sveriges Åkeriföretag 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

Sveriges Åkeriföretag 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 dispens transporter
- Polismyndighetens arbete

Sveriges Åkeriföretag 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 vill Sveriges Åkeriföretag 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

Sveriges Åkeriföretag står till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg

