

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

# Yttrande över förslag Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag om hantering av transportdispenser

## Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

## Motivering till Regelrådets ställningstagande

Regelrådet konstaterar att två delasppekter redovisas bristfälligt. Det handlar om åtgärder för att begränsa förslaget kostnader och andra effekter samt hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas. Regelrådet tillmäter de två delasppekterna mindre vikt i detta förslag eftersom analysen till stor del troligtvis utfördes innan den nya konsekvensutredningsförordningen trädde i kraft i maj 2024. Vidare hade det varit önskvärt med tydligare redovisning av antal och storlek på de berörda företag samt särskild hänsyn till små företag. Men eftersom förslaget innebär en tydlig förenkling för företag som med största sannolikhet är efterlängtat av branschen kan det i detta förslag anses godtagbart. Övriga delasppekter redovisas tillräckligt tydligt.

## Innehållet i förslaget

Fordon eller fordonståg, med eller utan last, som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna i 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) medger får endast framföras med stöd av ett undantag (dispens) från trafikförordningen.

Det föreslås att Trafikverket ensamt ska hantera de så kallade transportdispenserna, i stället för att detta, som idag, skulle vara ett delat ansvar mellan Trafikverket och kommunerna.

Dispenstransporterna utgörs av två typer av transporter:

1. Transporter med tunga fordon (till exempel mobilkranar)
2. Transporter med odelbar last (till exempel husmoduler, båtar, entreprenadmaskiner, skogsmaskiner, vindkraftverk och industrimaterial)

Ibland krävs det åtgärder i vägområdet (exempelvis flytt av väganordningar) för att transporterna ska kunna ta sig fram.

Ansökan om transportdispens görs idag hos berörd kommun (om transporten som kräver dispens ska ske inom en enstaka kommun) eller hos Trafikverket (om transporten som kräver dispens ska passera mer än en kommun). Förslaget innebär att Trafikverket skulle hantera alla ärendena.

## Bedömning av delaspekter

### Problembeskrivning och syftet med förslaget

Det uppges i remissen att det är ett problem att ansökan om, handläggning av och beslut om transportdispenser hanteras av ett stort antal beslutsmyndigheter eftersom det medför en rad negativa konsekvenser så som:

- olika sätt att ansöka om transportdispens (kommunerna har egna lösningar som skiljer sig åt dem emellan)
- olika handläggningstider (samma typ av ärende tar olika lång tid att handlägga i de olika kommunerna)
- otydligt vad som krävs för att beviljas undantag (det förekommer att kommuner gör olika bedömningar där omständigheterna i ärendet är desamma)
- kompetensen är varierande hos kommunerna (framför allt kommuner med få ärenden har svårt att upprätthålla kompetens inom området)
- kommunerna (och Trafikverket) tar ut olika ansökningsavgifter.

Dessutom pågår för närvarande ett lagstiftningsförfarande med förslag till revidering av rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om ”största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen” som bland annat innebär att medlemsstaterna ska inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan. I nuläget lever Sverige inte upp till detta.

Det uppges i konsekvensutredningen att syftet är att ändra så att ärendehandläggning och beslut om undantag görs av Trafikverket.

Det uppges att oavsett vilken lösning regeringen beslutar (Trafikverket tar över helt eller Trafikverket tar över delvis) så är det i grunden samma författningsändring som krävs. Om Trafikverket ska ta över från vissa kommuner (dvs. delvis) så behöver författningsändringen kompletteras med en beskrivning av vilka kommuner som undantas.

Positiva effekter av att genomföra ändringen är:

- Ökad rättssäkerhet när ärendehandläggning och beslut görs av bara en myndighet (eller ett fåtal myndigheter). Enklare att få stöd och svar på frågor
- Enhetliga handläggningstider
- Enkelt att veta var man ska ansöka om dispens
- Ansökan görs på ett sätt (inte i olika system)
- Samma typ av ärenden bedöms på samma sätt
- Ökat förtroende
- En enda modell för avgifter

Regelrådet finner beskrivningar av problem och syfte med förslaget godtagbara.

## Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Det uppges att om lagstiftning som medger Trafikverket att besluta om de transportdispenser som idag beslutas av respektive kommun uteblir innebär det att ansökningar och beslut kommer att hanteras precis som idag, dvs. av Trafikverket respektive av berörd kommun. Detta innebär att de fördelar och nackdelar som finns med dagens hantering kommer att kvarstå. Till exempel anges att branschen anser att det är omständligt att det finns 291 olika instanser att ansöka om transportdispens hos.

Regelrådet konstaterar att det finns en beskrivning av nollalternativet. Det skulle ha kunnat göra konsekvensutredningen ännu tydligare om något hade sagts om hur utvecklingen kan väntas bli över tid om ingen åtgärd vidtas, men detta är inte obligatoriskt.

Regelrådet finner beskrivning av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas godtagbar.

## Alternativa lösningar

Det uppges i förslaget att om Trafikverket tar över en kommuns ärendehandläggning innebär det att Trafikverket tar emot, handlägger och fattar beslut om transportdispenser även för de transporter som endast färdas inom kommunen. Detta medför även att Trafikverket kommer att fatta beslut i ärenden för transporter på enbart kommunala vägar och gator inom en kommun.

Det uppges vidare att ett övertagande av ärendehandläggningen dock inte innebär att Trafikverket tar över väghållaransvaret från kommunerna. Frågor som gäller vägarnas beskaffenhet och eventuella behov av åtgärder i infrastrukturen i samband med en tung, bred eller lång transport hanteras av respektive väghållare även fortsättningsvis.

Det uppges att Trafikverket har prövat och avfärdat två alternativa lösningar:

- Den första lösningen skulle innebära att kommunerna har kvar ansvaret på samma sätt som idag och att ett ärende hanterades av både Trafikverket och kommunen. Till exempel skulle Trafikverket kunna ta emot alla ansökningar om dispens och därefter fördela ärenden till berörd kommun i de fall en transport ska gå inom bara en kommun.
- En annan lösning skulle vara att dela upp så att Trafikverket handlägger samtliga ärenden förutom dispens för tunga transporter. Anledningen till en sådan uppdelning skulle då vara att det är viktigt för kommunerna att ha god insyn i var de tunga transporterna framförs eftersom de har stor påverkan på vägarna.

Båda dessa idéer har dock avfärdats eftersom den samlade bedömningen är att det inte skulle underlätta för kunderna och även skulle bli komplicerat för Trafikverket och kommunerna att förhålla sig till.

Med anledning av detta finns två alternativ beskrivna i rapporten:

1. Trafikverket tar helt över ärendehandläggning och beslut från kommunerna (avsnitt 5.1)
2. Trafikverket tar delvis över ärendehandläggning och beslut från kommunerna (avsnitt 5.2)

Det finns både för- och nackdelar men också risker med de båda alternativen. I respektive avsnitt beskrivs även de rättsliga och praktiska förutsättningarna för övertagande.

Det beskrivs att det finns förenklingar och effektiviseringar som kan genomföras för att förbättra verksamheten (de är beskrivna i kapitel 8). Dessa kräver dock ingen reglering.

Regelrådet konstaterar att Trafikverket avfärdat två lösningar och gått vidare med två alternativ. Det är värdefullt för transparensen att detta är beskrivet på ett tydligt sätt.

Regelrådet finner redovisning av alternativa lösningar väl redovisade.

## Berörda företag

Förslagsställaren uppger att statistik saknas, men en uppskattning är att kommunerna handlägger och beslutar om ca 15 000 dispensärenden per år.

Det uppges i remissen att under år 2023 registrerade Trafikverket cirka 32 000 ärenden och beviljade cirka 30 000 transportdispenser. 68 % av dessa ärenden registrerades av företagsanvändare.

Det uppges att de som berörs av regleringen är:

- Företag som ansöker om transportdispenser
- Trafikverket
- Kommunerna
- Privatpersoner som ansöker om transportdispenser (men det är ytterst sällan)
- Polismyndigheten (bara i form av kunskap om regelförändringen)

Regelrådet konstaterar att det är tydligt att det är transportbranschen som berörs. Såvitt Regelrådet uppfattar remissen uppskattas totalt ca 45 000 transportdispenser per år. Hos Trafikverket finns uppgifter om hur stor andel av dispensansökarna som registreras av företag. Det saknas beskrivning av hur stor andel av ansökningarna hos kommunerna som utgörs av företagen.

För att fullt ut kunna förstå konsekvenserna av förslaget, hade det varit önskvärt med en redovisning av hur många företag som berörs. Samt hur stora de berörda företagen är. För att få en uppfattning om vilka konsekvenser som ett förslag ger för företag är det i normalfallet av vikt att förklara hur många företag som berörs och hur stora de är. I vissa fall kan det finnas särskilda utmaningar att ange sådan information, men om detta skulle vara fallet i det här ärendet borde förslagsställaren ha förklarat vilka utmaningar som finns och gärna även vilka försök som gjorts för att kunna beskriva de berörda företagen. Såvitt Regelrådet uppfattar det, innebär förslaget en förenkling för företag och som varit efterlängtat av branschen. Därmed kan uppskattningen av antalet ansökningar om transportdispenser anses tillräcklig i detta fall.

Regelrådet finner beskrivning av berörda företag godtagbar.

## Förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter

Det beskrivs i konsekvensutredningen att konsekvenserna för kunderna och branschen är:

- Enkelt att veta var man ska ansöka och alla kan ansöka i Trix

- De som registrerar sig som företagsanvändare i FAV (företagsanvändare) har möjlighet att sköta mer av handläggningen själv vilket innebär att Trafikverkets tid för handläggning blir kortare
- Enhetlig hantering, bedömning och beslut av ansökningar vilket ger ökad rättssäkerhet
- Harmonisering av villkor för beslut (alla ärenden beslutas på samma grunder/krav)
- Ensade servicenivåer
- Dyrare att ansöka
- Det kommer att bli dyrare att ansöka om transportdispens i vissa fall eftersom somliga kommuner inte tar ut avgift eller tar ut en lägre avgift än Trafikverket.

Det uppges att för kunder, det vill säga de som ansöker om transportdispenser, tillkommer ansökningsavgifter. Detta eftersom 75 % av de kommunerna inte tar ut några ansökningsavgifter).

Förslagsställaren redovisar för ansökningsavgifter i Trafikverket i tabellform (sida 61 i konsekvensutredningen) och de ligger på mellan 320 kronor och 1660 kronor.

Det uppges i konsekvensutredningen att den som ansöker om en transportdispens hos Trafikverket betalar en ansökningsavgift. Avgiftens storlek avgörs av vilken typ av transportdispens som avses och hur ansökan görs. De kunder som själva utför en större del av ansökan, FAV, betalar lägre avgifter än de som gör normala ansökningar. Trafikverkets ansökningsavgifter för transportdispenser tas ut med stöd av trafikförordningen. Avgifterna disponeras inte av Trafikverket utan redovisas i sin helhet mot inkomsttitel 2511 Expeditions- och ansökningsavgifter.

Regelrådet konstaterar att konsekvenserna för dispensansökare och transportdispensavgifterna är tydligt redovisade. Eftersom enbart en av fyra tillfrågade kommuner tar ut en avgift i dagsläget kommer förslaget innebära en ökad kostnad för företag. Det uppges finnas möjlighet att registrera företagsanvändare FAV och därmed tillgång till reducerade ansökningsavgifter, smidigare hantering och snabbare handläggningstid. Såvitt Regelrådet förstår förslaget är det troligt att ansökningstiden minskar eller är oförändrad. Kvaliteten hade höjts med uppskattning av tidsåtgång och kostnadsberäkning av ansökningsförfarandet.

Regelrådet finner beskrivning förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter godtagbar.

## **Påverkan på konkurrens, särskilda hänsyn till små företag och andra relevanta konsekvenser**

### *Påverkan på konkurrens*

Det beskrivs i förslaget att branschen själv vittnar om att det framförs transporter där man valt att låta bli att ansöka om dispens för undantag. Detta leder till osunda konkurrensvillkor mellan de företag som ansöker om dispens och de som väljer att låta bli och kör ändå och att transporter sker på vägar som inte är lämpliga. Branschen efterfrågar harmonisering av handläggningstider som varierar kraftigt mellan olika kommuner samt mellan kommuner och Trafikverket, vilket gör det svårt att planera transporter.

Regelrådet konstaterar att förslagsställaren uppger att illojal konkurrens väntas minska. Regelrådet konstaterar vidare att varierande handläggningstider skulle kunna påverka konkurrensen om det tar olika lång tid att beviljas transportdispens. Förändringen är att det inte längre blir bedömningar i kommuner vars handläggningstid skulle kunna variera mellan större kommuner som hypotetiskt skulle kunna hantera ansökningar snabbare än små kommuner kan. Om det nu alltid blir Trafikverket, som har en och samma mängd resurser för att hantera dispenser, skulle det kunna generera en mer standardiserad handläggningstid och således öka förutsägbarheten och förenkla för verksamhetsplaneringen.

Regelrådet finner beskrivning av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

### *Särskilda hänsyn till små företag*

Regelrådet konstaterar att det saknas beskrivning av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning. Om det skulle vara förslagsställarens uppfattning att hänsyn till företagets storlek inte kan tas vid utformningen av förslaget, hade det varit önskvärt med en förklaring. Såvitt Regelrådet uppfattar förslaget innebär det en förenkling att företagen får en kontaktpunkt i Trafikverket. I det aktuella förslaget kan utebliven beskrivning av särskilda hänsyn till små företag anses godtagbart eftersom det medför att det blir enklare och mer förutsägbart för företag.

Regelrådet finner beskrivning av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

### *Andra relevanta konsekvenser*

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av dessa förhållanden. Regelrådet har dock i sin granskning av förslaget inte kunnat identifiera någon ytterligare påverkan än den som redan redovisats.

Regelrådet finner redovisning av andra relevanta konsekvenser godtagbar.

## **Åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter**

Regelrådet konstaterar att det saknas redovisning av åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter och därmed är delaspekten bristfällig. Regelrådet tillmäter denna delaspekt något mindre vikt i detta ärende eftersom analysen till stor del troligtvis utfördes innan ny förordning trädde i kraft 6 maj 2024.

Regelrådet finner redovisning av åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter bristfällig.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

Det uppges i konsekvensutredningen att det kommer att vara ytterst viktigt att det finns en tydlig och överenskommen tidplan för ikraftträdandet eftersom det berör samtliga kommuner och även Trafikverket. Ett omfattande förarbete för att genomföra organisationsförändringar och systemutveckling kommer att krävas innan ändringen kan genomföras praktiskt.

Om Trafikverket ska ta över från kommuner så bör själva övertagandet ske successivt. Detta kan lösas juridiskt genom ikraftträdande- och övergångsbestämmelser där det framgår vilka

kommuner som fram till olika tidpunkter är beslutsmyndighet i stället för den statliga vägghållningsmyndigheten.

Det uppges att berörda parter behöver informeras inför ändringarna.

Regelrådet finner redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

## **Hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas**

Regelrådet konstaterar att det saknas redovisning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas och därmed är delaspekten bristfällig. Regelrådet tillmäter denna delaspekt något mindre vikt i detta ärende eftersom analysen till stor del troligtvis utfördes innan ny förordning trädde i kraft 6 maj 2024.

Regelrådet finner beskrivningen av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas bristfällig.

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven**

Det uppges i konsekvensutredningen att direktivet 96/53/EU är inarbetat i svensk lagstiftning (främst trafikförordningen) vilket innebär att regleringen överensstämmer.

Det uppges att regleringen innebär att Sverige uppfyller den kommande ändringen av EU:s mått- och viktdirektiv.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av EU-rätt som gäller på området. Regelrådet kan för sin del inte finna någon annan EU-rätt som uppenbart borde ha tagits upp. Beskrivningen är tillräcklig. Däremot saknas beskrivning av om i vilken mån förslaget går utöver minimikraven, men eftersom minimikraven ej är aktuell i detta förslag kan det anses godtagbart i detta fall.

Regelrådet finner redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven godtagbar

## Övrigt av relevans för ärendet eller Regelrådets bedömning

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 20 november 2024.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lennart Renbjör och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Josefina Brzezinska.



Anna-Lena Bohm  
Ordförande



Josefina Brzezinska  
Föredragande