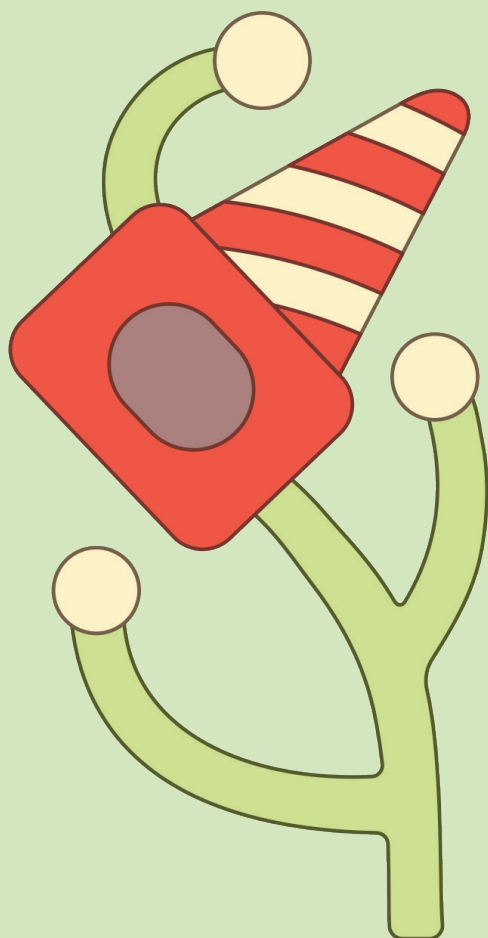




TRANSPORTFÖRETAGEN

Ska vi åka eller bråka?

En rapport om hur regelkrångel
hindrar transportsektorns utveckling



Inledning

Ett samhälle behöver regler. De skapar ordning, säkerhet och förutsägbarhet. För företag är de en garant för rättvisa spelregler, för miljön ett skydd och för konsumenterna en trygghet i vardagen. Men regler kan också bli något helt annat än det som var avsikten. När de blir för många, för detaljerade, överlappande eller otydliga, uppstår krångel. Då är regelverken inte längre ett stöd, utan ett hinder.

Transportbranschen består av över 56 000 företag, sysselsätter omkring 325 000 personer och omsätter drygt 1 500 miljarder kronor per år. Det motsvarar cirka fem procent av hela näringslivets omsättning. Sedan millennieskiftet har branschen växt med över 80 procent, samtidigt som kraven på effektivitet, hållbarhet och säkerhet ständigt ökat.¹

Den här rapporten har tagits fram för att belysa hur regelkrångel påverkar transportnäringen och i förlängningen hela Sveriges ekonomi. Den bygger på konkreta exempel som företag själva mött, och skickat in till oss via vår **Krångellista**. Genom att lyfta fram verkliga fall visar vi hur byråkratiska hinder slår mot vardagen för företag. När processen för att göra rätt blir så svår, tidskrävande eller dyr att företagen i praktiken förlorar möjligheten att utvecklas slutar Sverige växa.

I den företagsekonomiska vardagen innebär regelkrångel att tid och resurser måste läggas på administration i stället för på innovation och investeringar. Ett bygglov kan dra ut på månader eller år. Ett miljötillstånd kan innehålla krav som är tekniskt omöjliga att uppfylla. En EU-förordning kan tolkas olika i Sverige och i våra grannländer. Företagare får svårt att tolka bestämmelser. Resultatet blir inte bara frustration utan också förlorade intäkter, förlorade investeringar och förlorade arbetstillfällen. Det skadar Sverige och svensk konkurrenskraft.

De samhällsekonomiska kostnaderna är enorma. Tillväxtverket beräknar att företagens totala årliga regelkostnader för 2024 uppgick till nästan 390 miljarder kronor per år, eller 6 procent av BNP². Det betyder inte att hela den kostnaden kan tas bort, många regler kommer fortfarande behövas. Troligtvis hade en hel del av dessa resurser kunnat användas för att modernisera fordonsflottor, bygga ut laddinfrastruktur, stärka exportindustrins logistik eller utveckla den gröna omställningen av transportsektorn. För att förstå storleken kan det jämföras med att summan motsvarar nästan 4 gånger statens anslag till utbildning och universitetsforskning

1 Transportföretagen. *Transportrender 2025*. (2025).

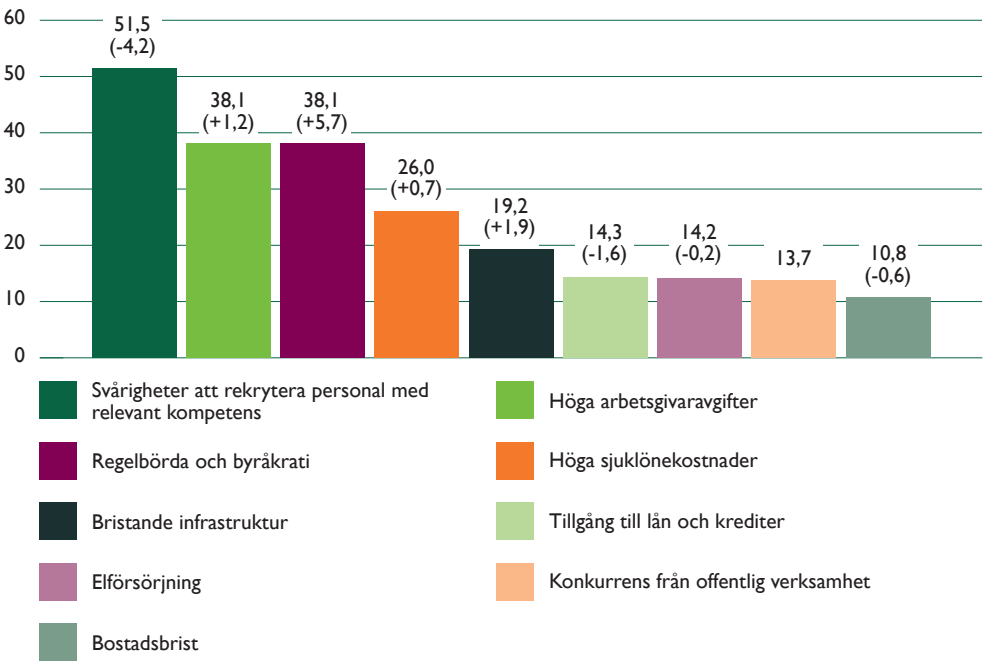
2 Tillväxtverket. *Regler som påverkar företagens kostnader och konkurrenskraft 2024*. (2025).

för 2024³, eller mer än tre gånger så mycket som landets budgeterade försvars-
utgifter 2024⁴.

Regelkrångel är därmed inte en liten fråga. Det är ett strukturellt problem som
underminerar Sveriges konkurrenskraft. Företag som verkar på en global marknad
jämför inte bara kostnader för bränsle och arbetskraft, utan också hur enkelt eller
svårt det är att bedriva verksamhet. När Sverige sticker ut som ett land med mer
byråkrati, längre handläggningstider och oförutsägbara processer, riskerar investe-
ringar och etableringar att hamna någon annanstans.

FIGUR 1

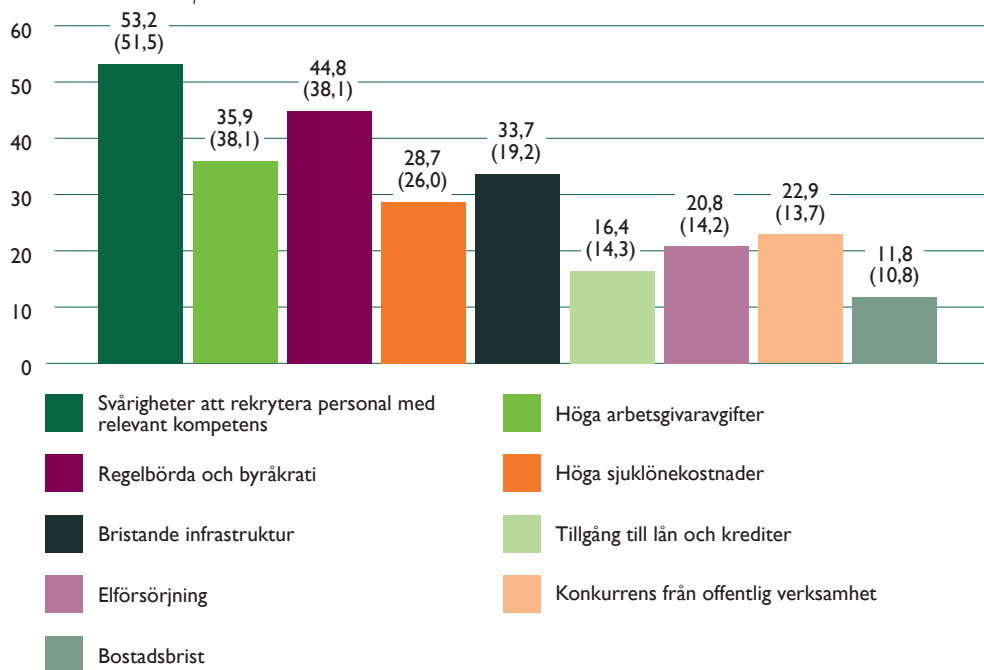
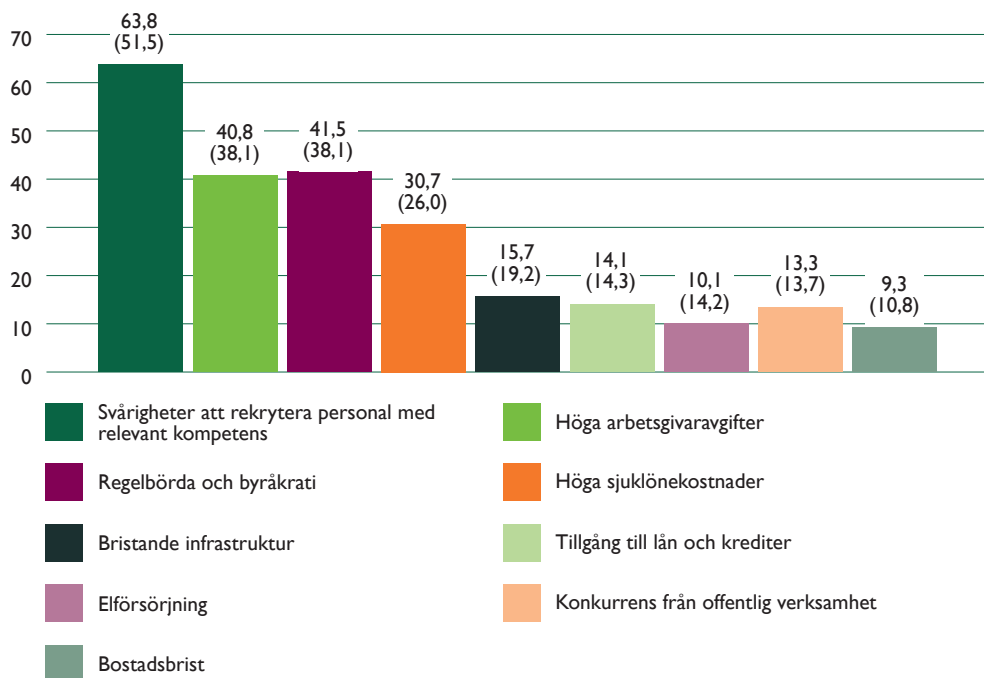
Tillväxthinder för alla sektorer

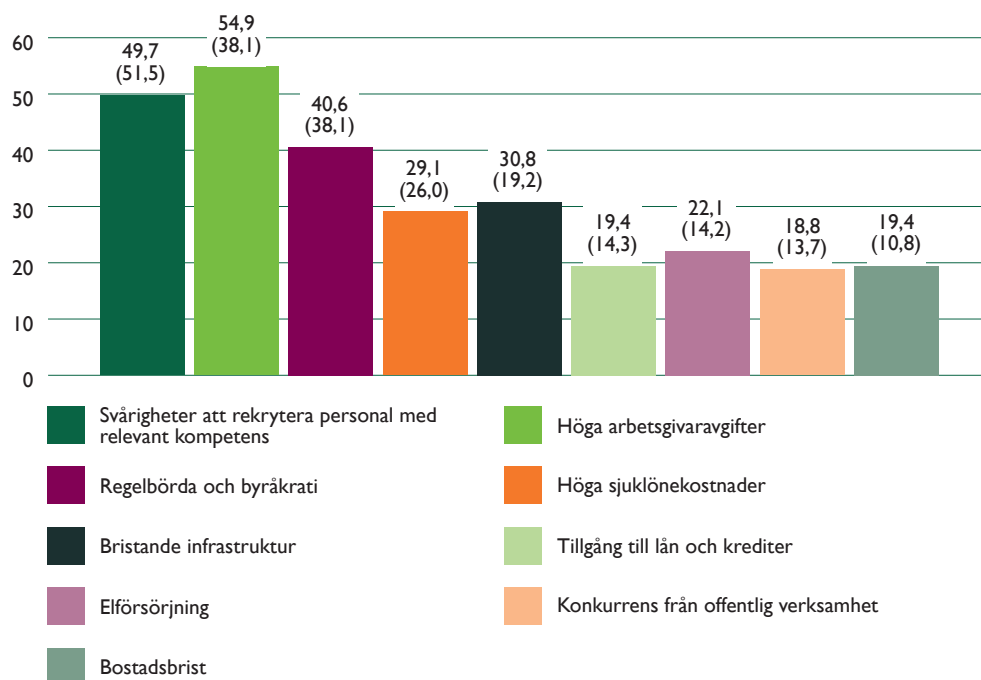
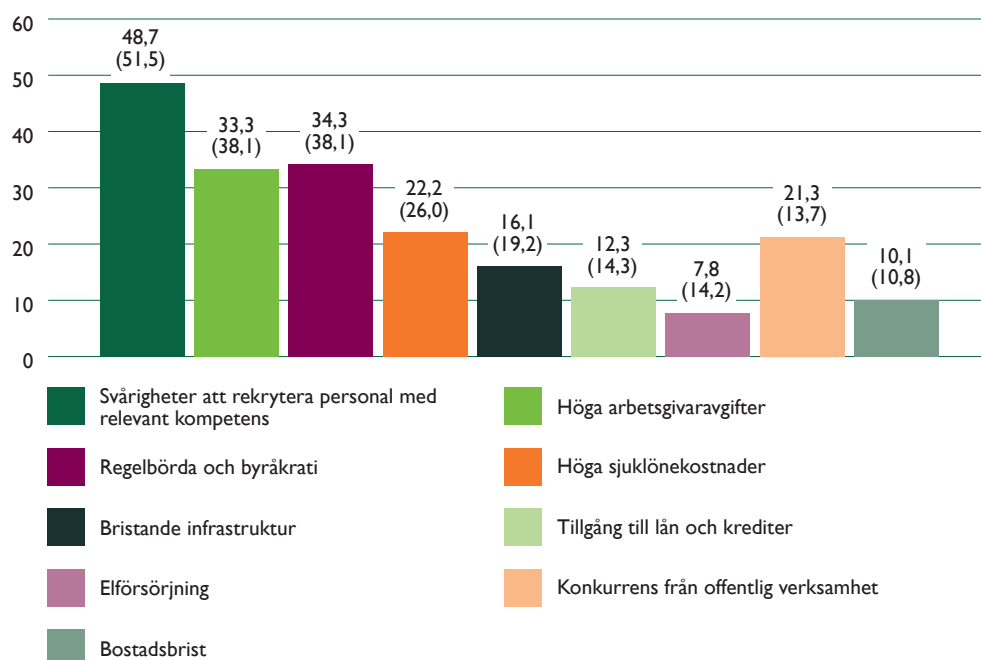


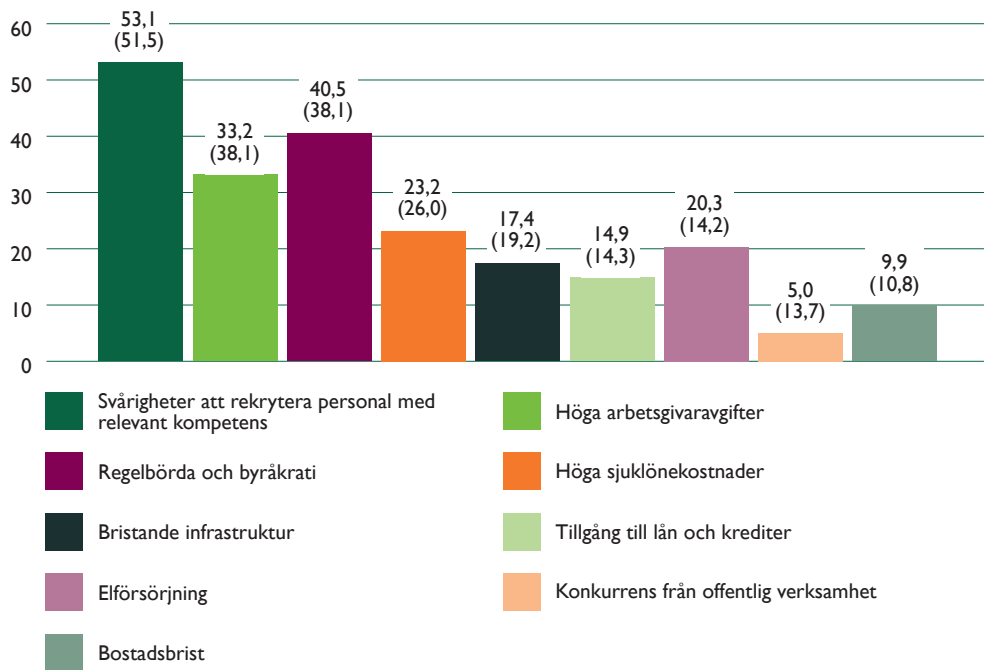
Källa samtliga figurer: Svenskt Näringsliv. *Företagens regionala utveckling 2025*. Svenskt Näringsliv. (2025).

3 Sveriges Riksdag. *Utgiftsområde 16 Utbildning och universitetsforskning*. (2024).

4 Ohlsson, A. *Så kan tillväxten bära Sveriges ökade försvarsutgifter*. Ekonomifakta. (11/3 2025)

FIGUR 2*Tillväxthinder transportsektorn***FIGUR 3***Tillväxthinder byggsektorn*

FIGUR 4*Tillväxthinder besöksnäring***FIGUR 5***Tillväxthinder tjänstesektorn*

FIGUR 6*Tillväxthinder tillverkning*

Betydelsen för transportsektorn är också mätbar. I jämförelse med både näringslivet som helhet och andra branscher är det tydligt att transportnäringen är den sektor där regelbörda och byråkrati upplevs allra mest påtagligt som ett tillväxthinder. Det innebär att de hinder som i sig redan är betungande för många företag blir särskilt kännbara i en bransch som bygger på effektivitet, tillförlitlighet och snabba beslut. Transportsektorn är dessutom en förutsättning för Sveriges roll som handelsnation, där transportföretag knyter ihop städer med landsbygd, hamnar och flygplatser med industrin och Sverige med omvärlden. När regelverken blir för omfattande eller otydliga påverkar det inte bara företagens lönsamhet, utan också hela värdekedja.

Men transportnäringen är också djupt påverkad av de förändringar som sker i världen. Geopolitiska konflikter, den gröna omställningen och elektrifieringen skapar både risker och möjligheter.

Mot den bakgrunden blir regelkrångel inte bara ett hinder för enskilda företag, utan ett hot mot hela den infrastruktur som håller Sverige i rörelse. Att säkra enkla, tydliga och proportionerliga regler därför en förutsättning för Sveriges konkurrenskraft och välbefinnande.

Transportnäringens särskilda utsatthet

Transportnäringen påverkas av ett alltmer komplext regelverk från både nationell lagstiftning och EU-lagstiftning. Det finns starka skäl till detta trafiksäkerheten måste säkerställas, samhällsviktig infrastruktur måste skyddas och miljöpåverkan måste begränsas. Men när regelverken blir för omfattande, överlappande eller tillämpas på olika sätt skapas en situation där branschen belastas hårdare än många andra.

Det finns flera orsaker till varför transportnäringen drabbas särskilt hårt av regelkrångel. En central faktor är branschens struktur. Transportsektorn består av både små och stora företag, från enskilda åkerier till internationella koncerner. Gemensamt för dem alla är att de verkar i branscher med hård konkurrens, låga marginaler och höga krav på leveranssäkerhet.

För det första kan en utdragen tillståndsprocess eller en ny avgift snabbt bli en avgörande belastning för mindre aktörer, eftersom resurserna att hantera oförutsedda kostnader ofta är begränsade. För andra företag kan problemen vara av annan karaktär. De kan tvingas bygga upp omfattande administrativa organisationer för att hantera ett ständigt växande regelverk, vilket leder till betydande merkostnader och riskerar att flytta fokus från kärnverksamheten. I båda fallen blir effekten densamma, resurser som borde gå till investeringar, utveckling och klimatomställning binds upp av regelhantering.

En andra orsak är transportsektorns roll i klimatomställningen. Elektrifiering och annan omställning kräver miljardinvesteringar i fordon, infrastruktur och logistik. Sverige och EU har satt upp skarpa klimatmål där transporterna är ett av de områden som måste minska sina utsläpp snabbast. Det innebär att branschen parallellt med sin dagliga verksamhet måste genomföra en omfattande omställning. För att detta ska vara möjligt krävs förutsägbara och långsiktiga spelregler. När regelkrångel gör investeringarna mer riskfyllda, genom höga kostnader, snåriga regelverk eller övertolkningar av EU-direktiv försvåras omställningen och målen riskerar att gå förlorade.

En tredje orsak är branschens internationella exponering. Den blir särskilt påtaglig när man tar i beaktande att det är vanligt för företag inom branschen att dagligen röra sig över landsgränser. Transportföretag verkar också i konkurrens med aktörer från andra länder, där regelverk ofta är enklare eller tillämpas mer proportionerligt. När svenska företag möter högre administrativa kostnader eller längre handläggningstider än konkurrenter i andra EU-länder, skapas en konkurrenssackdel trots att båda parter följer EU:s miljömål och lagstiftning.

Transportsektorn vill vara motorn i klimatomställningen och i Sveriges ekonomiska utveckling. Men för att klara det måste regelverken ge rätt förutsättningar.





Regelkrångel på olika nivåer

Kommunal nivå

Kommunerna är ofta den första lokala kontaktpunkten för företag i transportnäringsen, med undantag för transportmyndigheterna. Det innebär att det är här företag för första gången möter de byråkratiska processer och beslut som avgör om en investering kan bli verklighet eller inte. Kommunernas roll är därför central för att skapa förtroende och förutsägbarhet. I praktiken ser verkligheten ofta annorlunda ut. När processerna blir långdragna, oförutsägbara eller tolkas olika skapas en vardag för företagen som präglas av osäkerhet och extra kostnader.

Bygglovsprocesser är ett återkommande problem präglad av långa handläggnings-tider och krångliga krav. När en handläggare väljer att begära in underlag som saknar proportionerlighet kan en hel investering försenas i månader, eller till och med år. Ett företag tvingades exempelvis anlita konsulter för att bevisa det självklara, att sten inte brinner, för att få godkänt på sin bygglovsansökan på en ny lagerlokal för asfaltkross⁵. För företagen innebär det inte bara ökade kostnader, utan också en osäkerhet om vilka krav som kan dyka upp nästa gång de söker bygglov. Godtyckliga krav på vilka underlag som behövs eller ytterligare kompletteringar skapar en oförutsägbarhet som försvårar planeringen för företagen.

Utöver bygglov och tillsyn har kommunerna ansvar för den lokala infrastrukturen, inte minst vägnätet. Här får besluten direkt betydelse för om transporter kan genomföras effektivt eller inte. Ett tydligt exempel är regleringen av BK4-vägar, där enstaka avsnitt eller broar som inte öppnas för högre bärighet kan stoppa hela transportkedjor⁶. Företag som investerat i moderna fordon tvingas då till omvägar, fler transporter och ökade kostnader. Kommunernas prioriteringar i att göra det enkelt för företag att transportera sig på vägarna blir därmed avgörande för företagens konkurrenskraft och förutsättningar att investera lokalt.

Kommunerna är också stora beställare av godstransporter, även om det ofta glöms bort i debatten. Allt från skolmat och byggmaterial till avfallshantering och serviceuppdrag kräver transporter för att vardagen ska fungera. Genom sina upphandlingar kan kommunerna därför påverka utvecklingen i branschen på ett mycket konkret sätt. Om kraven utformas klokt kan de både stötta företagets klimatomställning och skapa sund konkurrens på marknaden. Här är det viktigt att kraven följs upp systematiskt och inte enbart blir en skrivning i upphandlingsdokumenten. Ett verktyg som kan användas är Fair Transport, som redan i dag certifierar transportföretag utifrån miljö, trafiksäkerhet och ansvarstagande. På så sätt kan kommunerna

5 Krångellistan – Företaget måste bevisa att sten inte brinner – bygglovsprocesser spårar ur

6 Krångellistan – När femhundra meter stoppar trettiofyra meter

bidra till att driva utvecklingen framåt och samtidigt säkerställa att de transporter de själva köper in håller hög kvalitet.

Ett annat tydligt exempel gäller laddinfrastruktur. Trots att lagstiftningen är tydlig om att laddplatser inte kräver bygglov har kommuner valt att göra egna tolkningar. Företag som investerat i elfordon har varit tvungna att överklaga och därmed fått vänta i över ett år på besked⁷. När laddplatser felaktigt omfattas av bygglovstvång innebär det betydande kostnader för företagen. För de som redan har fattat stora investeringsbeslut kan det innebära att nya eldrivna fordon blir stående utan att kunna tas i bruk. Andra företag kan tvingas skjuta upp sina investeringar i elektrifiering, eller fortsätta använda äldre fordon för att klara logistiken i väntan på att infrastrukturen ska komma på plats.

För de berörda företagen blir det en dubbel kostnad, både för kapitalet som bundits upp och för de förlorade möjligheterna att använda fordonen i verksamheten. När varje kommun gör sin egen tolkning skapas dessutom en ojämlikhet i hur snabbt omställningen kan ske lokalt.

Även den kommunala tillsynen är ett område som väcker frustration. Servicestationer (s.k. mackar) beskriver kontroller som mer liknar en jakt på att hitta fel, snarare än ett stöd för efterlevnad⁸. Det innebär att företag kan uppleva att deras vilja att göra rätt inte möts med vägledning, utan med misstänksamhet. När frågor lämnas obesvarade försvagas förtroendet mellan företag och tillsynen. I längden kan det leda till att företagen blir mer försiktiga i sin kontakt med kommunen, vilket minskar möjligheten till konstruktiv dialog.

Till detta kommer variationerna i tillsynstaxor och nivåer mellan olika kommuner. För företag som verkar nationellt eller regionalt innebär det att samma typ av verksamhet kan bedömas på helt olika sätt beroende på var den bedrivs. En servicestation eller verkstad kan alltså få helt olika avgiftsnivåer beroende på i vilken kommun den råkar ligga. För företagen innebär det svårigheter att planera kostnader och en känsla av att konkurrensvillkoren inte är lika. Dessutom påverkar det de enskilda kommunernas konkurrenskraft och företagsklimat.

Konsekvenserna av detta blir tydliga för både företag och kommuner. När bygglovsprocesser blir långdragna, vägar hålls stängda för tyngre transporter eller laddinfrastruktur stoppas av felaktiga beslut, innebär det att företag tvekar inför nya investeringar. För de som redan satsat kan det leda till stora kostnader när fordon står oanvända eller när omvägar måste köras för att logistiken ska fungera. Tillsammans

7 Krångellistan – När laddplats blir bygglovsplats – ett hinder för elektrifieringen

8 Krångellistan – Tillsyn utan stöd – när myndigheter letar fel istället för att hjälpa till

med en tillsyn som upplevs oförutsägbart och taxor som varierar mellan kommuner skapas en situation där företag inte kan planera långsiktigt.

För kommunerna innebär det inte bara ett sämre företagsklimat, utan också risken att investeringar och etableringar flyttar till andra orter. Det betyder färre lokala jobb, svagare service och en långsammare omställning till hållbara transporter. Kommuner som däremot lyckas vara tydliga, rättssäkra och samordnade i sina beslut om bygglov, vägar, laddinfrastruktur och tillsyn stärker sin attraktionskraft och lägger grunden för fler arbetstillfällen, ökad konkurrenskraft och bättre tillgång till hållbara transporter.

Regional nivå

Regionerna har en central roll i hur transportnäringen kan utvecklas. Genom att vara huvudmän för kollektivtrafiken och ansvariga för regionala infrastrukturplaner är de både stora beställare av transporttjänster och viktiga aktörer i den långsiktiga planeringen. Företagens villkor påverkas därför direkt av hur regionerna väljer att formulera sina krav i upphandlingar och hur väl deras förståelse av branschen speglar verkligheten.

Upphandlingarna av kollektivtrafik är ofta omfattande och styr en stor del av marknaden för exempelvis bussbolag. När kraven i dessa upphandlingar inte är realistiska eller genomförbara blir konsekvenserna snabbt kännbara. Ett återkommande problem är när regioner ställer detaljerade krav på exempelvis bussarnas färg, interiör eller vilken kompletterande teknik som ska installeras. För företagen innebär det merkostnader och mindre flexibilitet, särskilt när kraven skiljer sig åt mellan olika regioner. En buss som är fullt användbar i en del av landet kan därmed bli svår att använda i en annan, trots att fordonen i grunden är likvärdiga. Denna typ av detaljstyrning riskerar att driva upp kostnader utan att tillföra motsvarande nytta för resenärerna.

För mindre företag kan upphandlingarnas omfattning och detaljkrav i praktiken innebära att de stängs ute. De har inte samma möjlighet att sprida risker eller investera i specialanpassade fordon som kanske bara kan användas i en specifik region. Det leder till minskad konkurrens, färre anbud och i slutändan högre priser för regionerna.

Konsekvenserna blir tydliga. Företag riskerar att tvingas göra stora investeringar i fordon som inte kan användas på det sätt som planerats, eller som inte går att flytta mellan olika delar av landet. Det binder kapital och gör marknaden mindre flexibel. För regionerna innebär det att resurser används ineffektivt och att kollektivtrafikens utveckling försvåras. När upphandlingarna däremot är proportionerliga, tydliga och fokuserade på funktion och resultat i stället för detaljkrav, kan de bidra till att driva både konkurrens och klimatomställning framåt.

Regionerna är inte bara beställare av kollektivtrafik, utan även av en stor mängd godstransporter. Varje vara som ska till eller från en regional verksamhet, från sjukvårdsutrustning till byggmaterial, innebär i praktiken en transportkedja. Trots detta hamnar godstrafiken ofta i skymundan när regionernas upphandlingar diskuteras. Därför har även regionerna ett särskilt ansvar att ställa krav som stöttar företagen i deras omställning, bidrar till att klimatmålen kan nås och samtidigt följs upp på ett systematiskt sätt.

Utöver regionerna påverkas transportföretagen också av länsstyrelsernas beslut på regional nivå. Länsstyrelserna ansvarar för miljötillståndsprövningar, och deras krav kan få avgörande betydelse för investeringar i transportinfrastrukturen. Ett tydligt exempel är Helsingborgs hamn, som i samband med en tillståndsprövning tvingades investera i en omfattande landströmsanläggning, trots att inga fartyg som anlöper hamnen har tekniken för att använda den⁹. Dessutom är det därmed också omöjligt att söka statlig stödfinansiering av projektet, eftersom det ställs som krav i en tillståndsansökan.

När beslut av det här slaget tas skapas en osäkerhet som sträcker sig långt bortom den enskilda prövningen. Företag riskerar att avvakta med andra satsningar som kanske har större effekt per spenderad krona, och skillnader mellan län gör att konkurrensvillkoren varierar kraftigt. Det gör att utvecklingen av transportsektorn inte bara bromsas, utan också blir ojämn beroende på var i landet investeringarna sker. Beroende på investeringens storlek kan det också tvinga verksamheter till att läggas ner.

Statliga myndigheter

Statliga myndigheter har ett avgörande inflytande över transportnäringens villkor. Traditionellt brukar man tala om att de ansvarar för tillstånd, tillsyn, regelgivning och register. Men deras uppdrag är bredare än så. Myndigheterna arbetar i stor utsträckning också med forskning och utveckling, och vissa har dessutom ett direkt ansvar som infrastrukturhållare. För transportföretagen innebär det att myndigheternas beslut inte bara sätter ramarna för den dagliga verksamheten, utan också för den långsiktiga utvecklingen av hela sektorn.

På den här nivån handlar utmaningarna framför allt om hur regelverk tillämpas och tolkas i praktiken, hur besluten fattas, hur de samordnas och hur konsekvenserna hanteras. När myndigheter tolkar regler olika eller agerar utan helhetssyn skapas effekter som påverkar hela näringslivet. Följden blir inte bara merkostnader för enskilda företag, utan en osäkerhet kring vilka krav som gäller och hur länge de gäller.

⁹ Krångellistan – Tvingades investera i teknik ingen använder – annars inget miljötillstånd



En viktig del av detta är myndigheternas avgiftssättning. Avgifter ska visserligen bygga på självkostnadsprincipen, men för företagen spelar ändå nivån på avgiften en avgörande roll. Höga eller oförutsägbara avgifter kan i praktiken bli lika betungande som ett nytt regelkrav. När en ansökan om tillstånd, en registrering eller en rutinmässig tillsyn innebär kostnader som varierar stort eller ökar plötsligt, blir planeringen svår och investeringsviljan minskar. För små och medelstora företag kan även en måttlig avgift bli en reell tröskel, och för stora företag kan många små avgifter ha en stor påverkan. Här spelar myndigheterna en central roll i att inte överrumpla företagen, utan att hålla avgiftsnivåerna låga, förutsägbara och transparenta. Avgifter ska vara ett verktyg för rättssäkerhet och ordning, inte ett hinder för utveckling.

Utöver avgifterna uppstår stora skillnader i hur regelverk tolkas och tillämpas mellan olika myndigheter. Företag som försöker göra rätt möter ofta fler kontroller och mer administration, medan oregistrerade aktörer ibland inte granskas alls. Denna brist på riskbaserad granskning gör att resurser läggs på fel ställen och att seriösa företag missgynnas.

Ett område där detta blir tydligt är tolkningen och implementeringen av EU-regler. I teorin ska gemensamma regler skapa likvärdiga villkor inom unionen. Men när svenska myndigheter väljer en striktare linje än nödvändigt uppstår en snedvridning som ger svenska företag sämre förutsättningar än sina konkurrenter. Detta är inte främst en fråga om lagstiftning, utan om hur svenska myndigheter väljer att tillämpa de ramar som redan finns. Tullverkets hantering av IOSS-regelverket är ett tydligt exempel¹⁰. I Sverige krävs att varje lågvärdespaket ska hanteras individuellt, medan andra länder tillämpar riskbaserade metoder. Följden blir att godsflöden styrs bort från Sverige till konkurrentländer. Det innebär att svenska flygplatser förlorar intäkter och arbetstillfällen, samtidigt som transportkedjorna förlängs. Här blir konsekvensen inte bara en fördröjning, utan att Sverige helt tappat delar av marknaden.

Det handlar också om myndigheternas förhållningssätt. När en myndighet påpekar fel hos ett företag måste den också tydligt förklara hur felet kan rättas till. Rättssäker tillsyn handlar inte bara om att upptäcka brister, utan om att visa vägen till efterlevnad. Företag ska aldrig behöva gissa vad myndigheten menar, det ska framgå direkt i beslutet.

Ett annat problem gäller oproportionerliga krav. När myndigheter ställer krav som inte står i rimlig proportion till verksamhetens omfattning skapas kostnader som särskilt drabbar mindre aktörer. Tullverkets krav på egna lokaler är ett exempel¹¹. Även när andra myndigheter redan finns på plats nekas samlokalisering, vilket innebär att hamnar måste bygga nya anläggningar enbart för Tullverket. Det kan handla om stora belopp som i stället kunde ha använts till att utveckla logistik eller

10 Krångellistan – Tullregler som styr bort flygfrakt – Sverige förlorar på egen tolkning

11 Krångellistan – Tullens krav driver upp kostnader – utan möjlighet till samordning

klimatomställning. Denna typ av strukturstyrkostnader gör att svenska företag får en dyrare vardag än konkurrenterna i andra länder.

Samtidigt finns en växande utmaning i att regelverken inte hänger med den tekniska utvecklingen. Drönare kan redan i dag användas för allt från inspektioner av infrastruktur till nya logistiklösningar. Men Transportstyrelsens tillståndsprocesser är så långdragna att investeringar i utrustning och kompetens inte kan användas i den takt företagen planerat¹². Det gör att Sverige riskerar att halka efter i innovationsracet, där andra länder redan rullar ut nya lösningar i stor skala. Konsekvensen är inte bara försenad teknik, utan att hela branscher tappar konkurrenskraft när utvecklingen sker snabbare någon annanstans.

Slutligen skapar bristande samordning mellan myndigheter en situation där företagen riskerar att hamna i kläm. När olika myndigheter driver sina respektive regelverk utan att väga samman konsekvenserna kan resultatet bli motstridiga krav. I vår Krångellista lyfter vi ett exempel om ett oljefat i verkstadsmiljö, där en myndighet krävde invallning för att minska miljörisker, medan en annan avrådde av arbetsmiljöskäl¹³. Företaget stod därmed inför en situation där oavsett vilket krav de följde riskerade de att bryta mot det andra. Denna typ av situationer skapar en förtroendekris där staten inte talar med en röst.

Men problemen är inte bara tekniska, de är också kulturella. Myndigheternas attityd till företag behöver präglas av service, dialog och förståelse för verksamhetens villkor. När kommunikationen ersätts av tystnad, eller när handläggningen blir en jakt på fel, upplevs myndigheterna inte som en partner utan som ett hinder. Att återupprätta förtroendet mellan myndigheter och näringsliv kräver ett arbetssätt där det är lätt att göra rätt.

Konsekvenserna på myndighetsnivå skiljer sig därför från de på kommunal och regional nivå. Här handlar det inte bara om enskilda fördröjningar eller lokala skillnader, utan om handläggning som förändrar marknadsvillkor och konkurrenskraft i grunden. När EU-regler tillämpas för strikt flyttas godsflöden bort från Sverige. När oproportionerliga krav ställs skapas en parallell kostnadsstruktur som gör svenska företag dyrare att driva. När tillståndsprocesser för ny teknik drar ut på tiden riskerar hela innovationsområden att flytta utomlands. Och när myndigheter inte kan samordna sig förlorar företagen förtroendet för staten som partner. För transportnäringen innebär det att den inte bara drabbas av ökade kostnader, utan att Sverige riskerar att tappa fart i både konkurrenskraft och klimatomställning.

12 Krångellista – Drönare hålls tillbaka av regelkrångel

13 Krångellista – Två myndigheter, två krav – noll lösningar

Nationell lagstiftning

Lagstiftningen sätter de yttersta ramarna för hur transportnäringen kan utvecklas. Den är tänkt att skapa stabila och långsiktiga spelregler, men alltför ofta är lagarna föråldrade och utformade för en verklighet som inte längre existerar. När regler skrivna för gårdagens teknik, organisation och behov ska tillämpas på dagens utmaningar blir de ett hinder snarare än ett stöd.

Problemet handlar inte bara om att lagarna är omoderna, utan också om deras omfattning. Antalet regler växer ständigt, och varje ny bestämmelse läggs ovanpå de gamla. I politiska sammanhang talas det ibland om principen "en regel in, en regel ut". För transportnäringen är behovet betydligt större – för varje ny regel som införs borde flera gamla tas bort. Annars växer regelmassan till en nivå där företagen varken kan överblicka eller förstå sina skyldigheter. Resultatet blir osäkerhet, administration och i värsta fall att investeringar aldrig blir av, eftersom företagen inte vet vilka villkor som kommer att gälla framöver.

Detta är inte ett tillämpningsproblem, utan ett strukturellt fel i hur lagstiftning skapas, implementeras och följs upp. Sverige producerar snabbt nya regler, men avskaffar sällan gamla. Lagar uppdateras långsamt i förhållande till teknisk utveckling och samhällsförändringar, och konsekvensanalyserna är ofta bristfälliga. Det leder till en växande klyfta mellan lagstiftarens intentioner och företagets verklighet.

Ett centralt uttryck för systemfelet är att lagstiftningskedjan saknar tydligt ansvar. När en ny lag antas finns sällan en plan för hur den ska tolkas, kommuniceras eller följas upp. Från att ett EU-direktiv beslutas till dess att praxis etableras kan det gå flera år, under vilka företag förväntas följa regler som ingen ännu vet hur de ska tillämpas. Det skapar en rättslig osäkerhet som bromsar investeringar och gör att lagstiftningen i praktiken får motsatt effekt mot sin avsikt.

I grunden handlar det om att Sverige ofta lagstiftar i ett vakuum mellan juridik och praktik. Lagar skrivs utan att de som ska tillämpa dem involveras tillräckligt tidigt. Det gör att lagarna inte fungerar som ett stöd, utan som hinder.

Ett särskilt exempel är den så kallade 50-kilometersregeln inom buss. Den innebär att förare under 23 år inte får köra längre linjer än 50 kilometer, oavsett utbildning eller kompetens. Regeln försvårar i dag både rekrytering och schemaläggning i en bransch som redan lider av förarbrist. Den visar tydligt hur lagstiftning som inte moderniserats kan förvärra i stället för att lösa branschens problem.

Ett annat återkommande problem gäller implementeringen av EU-lagstiftning. Här handlar det inte om hur myndigheterna tolkar reglerna, utan om hur lagstiftaren väljer att införa dem i svensk rätt. Sverige går ofta längre än vad EU kräver, så kallad "gold-plating". Det leder till onödigt höga kostnader och snedvriden konkurrens,

särskilt inom transportsektorn. Danmark har valt en annan väg, med lagfästa principer som förbjuder att lägga på ytterligare krav utöver EU:s miniminivåer. Sverige saknar motsvarande spärrar, vilket gör att ambitioner på nationell nivå ibland underminerar målet om likvärdiga villkor inom den inre marknaden.

Konsekvenserna av föråldrad och omfattande lagstiftning påverkar företagen direkt. Elektrifieringen och klimatarbetet går långsammare än nödvändigt. Företagens resurser binds i administrativa processer i stället för i utveckling. Osäkerheten kring framtida regelverk gör att planerade satsningar skjuts upp eller aldrig genomförs. Samtidigt växer misstron mot systemet när lagar ändras snabbare än de utvärderas, och när det är oklart vem som bär ansvar för att rätta till brister. För transportnäringen, som står mitt i en historisk och avgörande omställning, är detta en dubbel börda. Om lagstiftningen inte moderniseras i takt med utvecklingen riskerar Sverige att förlora både konkurrenskraft och tempo i klimatarbetet.

Men lagstiftning handlar inte bara om innehållet i reglerna, den formar också hur staten möter näringslivet. Lagarna måste därför ställa tydliga krav på bemötande, service och dialog i hela förvaltningen. Företag som vill göra rätt ska mötas med vägledning, inte misstro. Samtidigt måste det finnas gränser mot myndighetsaktivism, där tjänstemän tolkar lagar på ett sätt som skapar nya bördor utan förankring i beslutade regler. En fungerande lagstiftning kräver att hela kedjan – från lagstiftare till handläggare – delar samma syfte: att göra det lätt att göra rätt.

”För oss är kortsiktigheten jobbig”

Erik Alfredsson är åkare, företagare och brinner för miljöfrågan. Trots det märker han att regler ofta sätter käppar i hjulet för det arbete som pågår.

Erik Alfredsson driver tillsammans med sin bror Alfredsson Transport, med bas i Norrköping. Åkeriet har valt att profilera sig i miljöfrågan. När det gäller regelverk har de senaste åren varit utmanande givet de tvära kasten kring drivmedel. Det här är emellertid inte det enda området där bolaget har märkt av krångliga regler. Ytterligare ett exempel finns att hämta när bolaget skulle bygga en laddplats.

– Vi ville göra om en grönyta till industrimark. Det tog tre år från visat intresse till att vi fick klart att bygga. Ärendet var tvunget att gå ett varv genom Naturvårdsverket och alla deras regler. Vi har full respekt för att man vill värna om naturen men det kan inte ta tre år att få ett beslut. Då har tåget redan gått och andra hinner före.

Vad skulle kunna göras här för att underlätta för er som företagare?

– Man måste kunna ge en förklaring till vilka regler som gäller. Exempelvis borde Naturvårdsverket ha en handlingsplan så att man som företagare får information kring vad man behöver göra.

Vad får det för konsekvenser när det blir den här typen av ledtider?

– Det är inte hållbart överhuvudtaget. Företag som kanske skulle ha etablerat sig i området tittar på andra alternativ. Man tappar arbetstillfällen och sysselsättning lokalt när det blir så komplicerat.

Ytterligare ett problem ligger i att dialogen med olika myndigheter ibland lämnar mycket att önska. Ett färskt exempel gäller interväghållningen.

– Det har varit bedrövligt de senaste två vintrarna, helt bedrövligt. När man försöker få kontakt med myndigheten möts man med nonchalans, till och med så pass att de hävdar att det vi säger inte är sant. Då har vi ändå varit ute och filmat när vi åker bakom plogbilarna och sett att de inte släpper ned plogbladen.

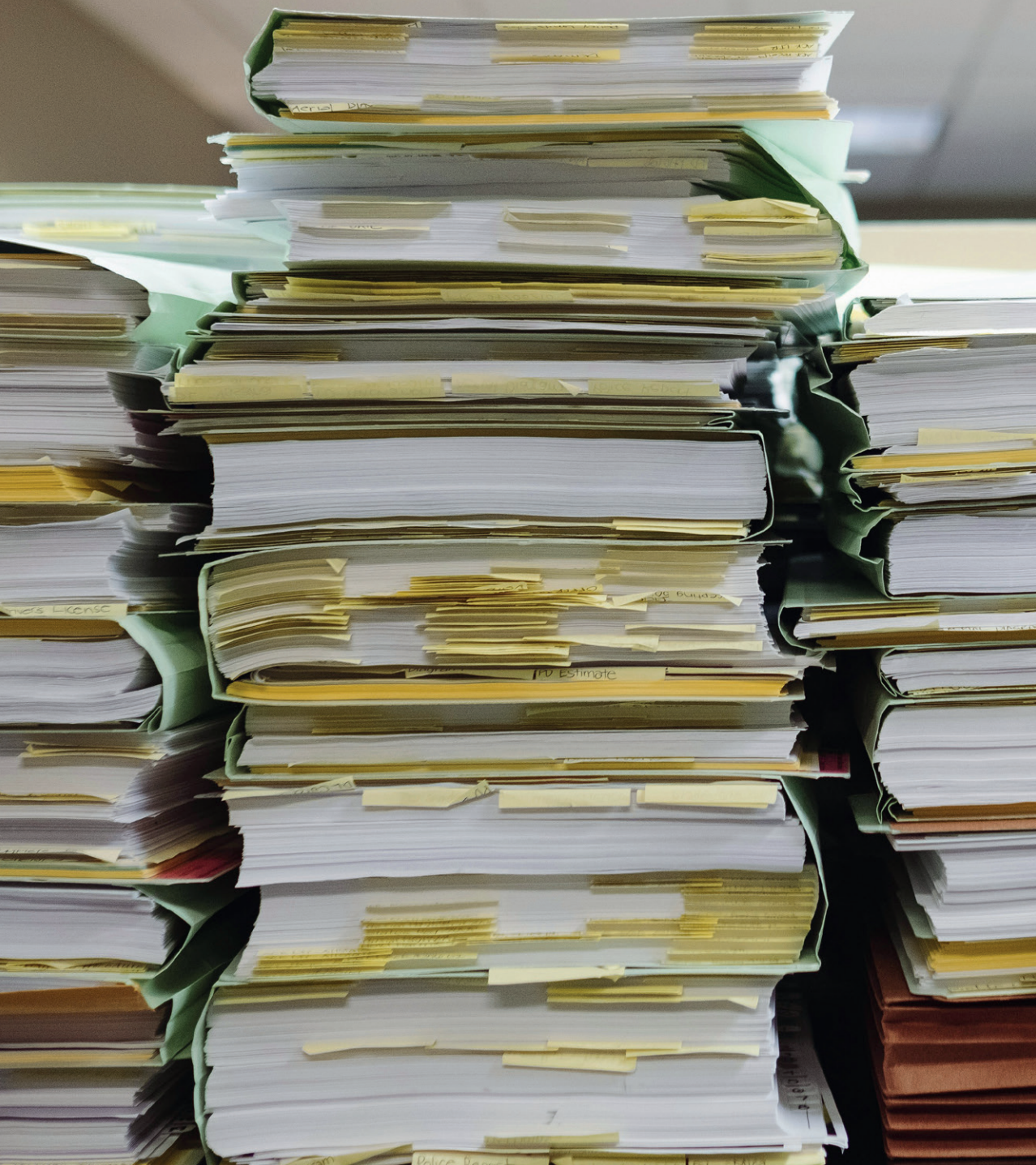
Vad skulle du önska av myndigheter och kommuner?

– Framför allt att processerna snabbas upp. Byråkratin hänger inte med i samhällets tempo med hur fort saker och ting förändras. Man måste vara mer alert, hitta in till politiken och beslutsfattare så att man når resultat fortare. Det är för långa handläggningstider och för mycket beredning.

Mycket, menar Erik Alfredsson, handlar också om att få långsiktiga spelregler på bordet. Ett exempel är frågan om reduktionsplikten.

– För oss i branschen blir kortsiktigheten i regelverk väldigt jobbig. Nu har vi äntligen fått ordning på skattebefrielse för biogas, samtidigt har du hela situationen runt reduktionsplikten där vi gick från 30 procent inblandning till Europa-minimum och sedan till tio procent. Vi får aldrig långsiktiga spelregler, det man satsar på hinner bli gammalt eller inaktuellt. Vi har inte köpt en dieselbil sedan 2018 och diesel har aldrig varit så billigt som i dag. I och med det har vi inte en chans att konkurrera på pris.





”Det här är ett jätteproblem – vi hamnar efter och kan inte utveckla vår verksamhet”

För dem som driver företag i mindre kommuner kan situationen runt regelkrångel många gånger sätta sådana käppar i hjulet att verksamheten inte kan utvecklas. En företagare, som vill vara anonym av rädsla för repressalier från kommunen, vittnar om ett företagarklimat som rasat i rankningen och där olika regler gäller för olika personer.

Personen, som vill vara anonym, driver en servicestation – en verksamhet som omfattas av många olika regelverk och tillsynsärenden. Just nu pågår ett komplicerat ärende där företaget vill bygga ut men hindras på grund av miljöreglerna. Detta då marken kan behöva saneras, vilket den tidigare markägaren borde stå för. Men när spaden sätts i marken överförs skyldigheten och därmed kostnaden för saneringen till den nuvarande markägaren.

– Rent praktiskt kan vi börja gräva och göra markarbeten men då faller den tidigare ägarens miljöansvar över på oss. Som kommun behöver man här sätta press på det tidigare bolaget. Det här hämmar oss. Vi hamnar efter och kan inte utveckla vår verksamhet för att de inte tar tag i ärendet.

Dessutom upplever företagaren en stor skillnad i hanteringen av olika ärenden. Personerna som arbetar med myndighetsutövandet gör det både för privatpersoner och för företag. Här har företagaren märkt att de som känner dessa personer får snabb handläggning och beslut, medan de som går ”rätt väg” via de formella vägarna fastnar i maskineriet.

– När man är på en liten ort är det viktigt att de som är myndighetsutövande är noga med att inte ge en gräddfil till vissa samtidigt som man gör det mer besvärligt för de som man tycker lite mindre om.

Företagaren beskriver också tidskrävande kontroller av allt ifrån spel till tobak, livsmedel och apoteksvaror, som utförs vid olika tillfällen trots att de skulle kunna slås ihop.

– Det blir lite konstigt när en och samma person kommer ut till företaget olika gånger under samma månad men tillsynar olika tillstånd. Det hade varit bättre om man tillsynade flera saker vid samma tillfälle. Det borde bli effektivare både för myndighetsutövandet och för företagen samt ur en miljöaspekt då det blir färre resor till samma ställe.

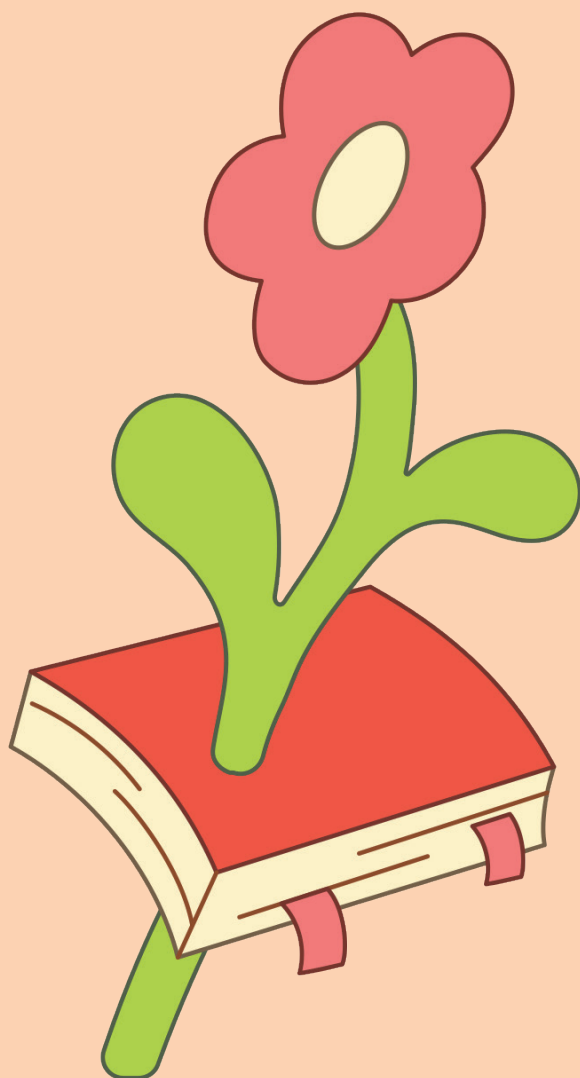
– Dessutom är servicen väldigt låg. Är de ute för att göra tillsyn av tobaksvaror och man ställer en fråga om spel säger de bara att "nu är jag här i det här ärendet" – trots att det är samma person.

Samtidigt är det också samma personer som tillsynar kommunala verksamheter och då är upplevelsen att det mesta klubbas igenom, samtidigt som företagare måste leva upp till hårda krav.

– Det hade kunnat vara bra om man tillsynade hos grannkommunerna, det vill säga bytte tjänster med varandra för att inte hamna i jävsituationer.
Vad hade ni velat se för att ni skulle kunna utveckla er verksamhet?

– Snabbare vägar till beslut så att man inte behöver sitta och vänta. Det och att man tar fram guidelines, en färdig mall så att man vet vad man ska uppfylla så att ett ärende inte behöver skickas fram och tillbaka flera gånger.

– Det hade varit bra om kommuner hade kunnat samverka med specialkompetens, till exempel att en kommun har en person som är expert kring miljöfrågor och sanering. I stället för att varje kommun har en egen anställd som då sällan får utöva myndighetsutövande i sin kommun.



Rekommendationer och uppmaning – nivå för nivå

Regelkrånglet i transportnäringen uppstår inte på en enda plats. Det är summan av många små och stora beslut på olika nivåer i samhället. Därför måste också lösningarna adresseras på de olika nivåerna. I detta kapitel finns rekommendationer till politiker och tjänstemän om åtgärder som bör, och kan, genomföras för att göra vardagen för företag enklare, tydligare och mer rättssäker.

Kommunal nivå

- Säkerställ att bygglovsprocesser blir rättssäkra, förutsägbara och proportionerliga. Företagen måste veta vilka krav som gäller redan från början.
- Harmoniserade taxor och tillsynsnivåer mellan kommuner för att undvika godtycke. Likvärdig verksamhet bör inte bedömas helt olika beroende på kommungränser.
- Prioritera godkännandet av BK4-vägar och broar för att undvika flaskhalsar som gör moderna fordon oanvändbara eller leder till dyra omvägar.
- Utveckla tillsynen till ett stöd för efterlevnad snarare än en jakt på fel. När tillsynen är stöttande ökar både efterlevnaden och förtroendet.
- Ge företagen tydlig och tillgänglig vägledning för att underlätta dialog och minska osäkerhet. Det gör det lättare att göra rätt från början.
- Ställ inte krav som går utöver vad lagstiftningen, och för en dialog med företagen för att få en bättre handläggning.
- Ställ rimliga och långsiktiga krav i kommunala upphandlingar, med fokus på funktion, kvalitet och hållbarhet i stället för detaljkrav eller ensidigt prisfokus.

Regional nivå

- Utforma upphandlingar som är proportionerliga, konkurrensneutrala och teknikneutrala, med fokus på uppföljning av sociala och miljömässiga krav.
- Undvik detaljkrav på fordonens utformning (som färg, inredning eller specifik teknik) som driver kostnader utan att öka nyttan för resenärer eller godsägare.
- Säkerställ att upphandlingar av godstransporter får samma uppmärksamhet som kollektivtrafiken, med krav som stödjer företagens klimatomställning och följs upp systematiskt. Ställ krav på FairTransport vid upphandlingar.
- Minska trösklarna för mindre företag att delta i regionala upphandlingar, så att konkurrensen stärks och fler aktörer kan bidra.
- Stärk samordningen med kommuner och statliga aktörer i regionala infrastruktur- och utvecklingsplaner för att undvika dubbelarbete och skapa en helhet i transportkedjan.
- Säkerställ att miljötillståndsprocesser på regional nivå blir proportionerliga, förutsägbara och inte tvingar fram investeringar som saknar praktisk användning.

Statliga myndigheter

- Håll myndighetsavgifter låga, förutsägbara och transparenta. Avgifter ska täcka kostnader – inte fungera som dolda skatter eller hindra tillstånd.
- Säkerställ att kontroller och tillsyn fokuserar på risk och proportionalitet. Företag som vill göra rätt ska inte belastas hårdare än de som bryter mot reglerna.
- När myndigheter konstaterar att något är fel ska de också tydligt ange hur det kan göras rätt. Vägledning ska vara en del av beslutet.
- Förbättra samordningen mellan myndigheter för att undvika motstridiga krav och onödiga dubbelprövningar. Staten ska tala med en röst.
- Förbättra handläggningstider i tillståndprocesser, särskilt för ny teknik och innovation. Lång väntan hämmar både konkurrenskraft och klimatomställning.
- Stoppa särsvenska övertolkningar av EU-regler. Myndigheter ska tillämpa gemensamma regler på ett sätt som skapar lika villkor inom unionen.
- Säkerställ att krav och beslut står i rimlig proportion till verksamhetens omfattning och faktiska klimatnytta.
- För en kontinuerlig och öppen dialog med näringslivet för att säkerställa att beslut grundas i faktisk kunskap om branschens förutsättningar.

Nationell lagstiftning

- Genomför en översyn av lagstiftningsprocessen för att minska komplexitet och överlapp. Fler gamla lagar måste tas bort när nya införs.
- Inför ett system för tillfällig vägledning när nya lagar träder i kraft, så att företag inte lämnas i osäkerhet i väntan på domstolspraxis.
- Inför krav på att offentliga aktörer måste berätta hur företagen istället borde agera vid nedslag.
- Förbjud "gold-plating" i svensk implementering av EU-regler. Svensk rätt ska inte gå längre än vad EU kräver om det försämrar konkurrensen.
- Förenkla och modernisera lagstiftningen genom att rensa bort föråldrade bestämmelser.
- Stärk rättssäkerheten genom att införa tidsgränser för hur länge företag ska behöva vänta på beslut eller vägledning.
- Lagstiftningen ska även ställa krav på gott bemötande, service och dialog. Offentliga aktörer ska ha skyldighet att stödja företag i efterlevnaden.
- Lagstiftningen måste förhindra myndighetsaktivism och säkerställa att tjänstemän inte tolkar regler på sätt som går utöver lagstiftarens intention.

Avslutning

Sveriges transporter är en förutsättning för att hela samhället ska fungera, från industrins export och livsmedelsförsörjning till vardagens resor och leveranser. Men för att transportnäringen ska kunna fortsätta bära det ansvaret krävs spelregler som gör det möjligt att växa, ställa om och leverera.

Regler behövs. De är grunden för ordning, rättvisa och tillit mellan företag, medborgare och det offentliga. Utan dem skulle konkurrensen riskeras att snedvridas och säkerheten urholkas. Men det är inte alltid reglerna i sig som är problemet, utan hur de tillämpas, tolkas och samordnas. När offentliga aktörer drar åt olika håll, när krav saknar proportionalitet eller när vägledning uteblir förvandlas regler från stöd till hinder.

Regler ska vara proportionerliga i sin utformning, förutsägbara i sin tillämpning och stötta utvecklingen. De ska ge företagen tydliga spelregler, inte skapa osäkerhet. När regelverken fungerar på det sättet blir de inte en broms, utan en motor för tillväxt, trygghet och klimatomställning.

Transportföretagens budskap är därför tydligt, förenkla vägen framåt. Om lagstiftare, myndigheter, regioner och kommuner lyckas samordna sina roller, hålla reglerna begripliga och tillämpa dem med balans och respekt, frigörs resurser till investeringar i elektrifiering, innovation och nya klimatsmarta lösningar. Företagen får möjlighet att utvecklas, konkurrera och skapa jobb, samtidigt som Sverige tar avgörande steg mot sina klimatmål.

Regelkrånglet är därför större än transportsektorn. Det handlar om Sveriges konkurrenskraft, människors vardag och förtroendet för staten. Att förenkla och modernisera regelverken är inte att avskaffa ordning, utan att återställa balansen mellan regel och förnuft. Det är en investering i hela Sveriges framtid.

Bilagor



Krångellistan

Företaget måste bevisa att sten inte brinner – bygglovsprocesser spårar ur

Företag som vill investera och utveckla sin verksamhet ska kunna räkna med en bygglovsprocess som är tydlig, rättssäker och förutsägbar. I verkligheten ser det ibland helt annorlunda ut. Det fick LBC Frakt erfara när de ville bygga ett nytt lager till sin asfaltskross.

När bygglovsansökan skickades in återkom kommunen med krav på komplettering. Handläggaren menade att det fanns en brandrisk kopplat till verksamheten och att företaget måste bevisa motsatsen. Särskilt pekade man på ett plasttält som skulle användas för att hålla stenen torr och som enligt kommunen ökade risken för antändning.

Men i det här fallet handlade det inte om farligt gods eller lättantändliga material - utan om sten. För att gå vidare med ansökan tvingades företaget anlita en konsult som kunde slå fast det självklara, nämligen att sten inte brinner. Konsultens bedömning visade att det skulle krävas stora mängder tillsatser som magnesium för att temperaturen skulle nå 800 grader Celcius och då nå nivåer där antändning ens vore möjlig.

Att ett företag måste lägga tid och resurser på att bevisa något som i praktiken är omöjligt, att sten skulle utgöra brandrisk, säger mycket om hur snett det kan gå när rimlighetsprincipen försvinner ur myndighetsutövningen. Det är inte kravet på komplettering eller reglerna i som är problemet utan när det saknar proportion och bygger på orealistiska antaganden.

Konsekvensen blir att de får vänta längre för handläggningstider och onödiga kostnader för företagen. I en tid där företag vill ställa om, bygga ut och investera för framtiden blir dessa hinder till växande problem. När processen i stället borde präglas av kunskap, dialog och stöd får företag ofta möta oförutsägbara krav som fördröjer hela verksamhetsutvecklingen.

Vad kan göras?

Bygglovsprocessen behöver präglas av både sakkunskap och rimlighet. Kommuner-na måste se till att bedömningar vilar på relevans och att orimliga krav inte ställs bara för att gardera sig. Myndigheters kunskap bör delas och samordnas så att en enskild handläggare inte driver egna tolkningar utan stöd i fakta.

Det krävs också att företagen får en väg in som är tydlig och begriplig. Rättssäkerhet handlar inte bara om regler utan också om att kunna lita på att processen hanteras professionellt och effektivt. Ingen ska behöva lägga månader på att bevisa att sten inte brinner.

När företag satsar på att utveckla sin verksamhet är det samhällets ansvar att se till att regelverket fungerar som det är tänkt. Det ska vara en garant för trygghet och kvalitet, inte ett hinder för sunt förnuft.

När femhundra meter stoppar trettiofyra meter

Att kunna köra längre och tyngre fordon är en av de viktigaste effektiviseringarna som åkerinäringen ser fram emot. Men trots att tekniken finns, och att andra länder som Finland redan gått före, sitter svenska företag ofta fast i ett regelverk som inte hänger med. Ologiska gränser, gamla broar och spretigt ansvar mellan kommuner och stat gör att längre och tyngre transporter stoppas av små, men avgörande, flaskhalsar.

Ett exempel är transportsträckan mellan Norrköping och Stockholm. Här kan man i vissa delar köra ekipage som väger 64 ton och är 34,5 meter långa, men inte 74 ton. På andra håll går det inte ens att använda fordon i full längd, trots att vägen är byggd som motorväg. Ett särskilt talande fall finns på 73:an vid Skogskyrkogården, söder om Globen. Här finns en cirka 500 meter lång motorvägssträcka där det är förbjudet att köra långa fordon, enbart för att vägvsnittet tillhör Stockholms stad. Före och efter samma sträcka är det tillåtet. Det är ett typexempel på hur administrativa gränser skapar ologiska hinder i ett i övrigt fungerande system.

Andra flaskhalsar uppstår på grund av enskilda broar som inte klarar högre bärlast. Mellan Hudiksvall och Norrköping går det att köra 74 ton nästan hela vägen, men de sista fem milerna stoppas av en viadukt som inte är godkänd. Det innebär att hela nyttan av en lång transportkedja faller, trots att nästan hela sträckan är upplåten för tyngre transporter. Det här påverkar företagens planering, lönsamhet och klimatarbete, och skapar en verklighet där några få kilometer avgör hur en transport får genomföras eller inte.

Men det finns bättre exempel att hämta inspiration från. I Haparanda kommun är samtliga kommunala vägar, utom enskilda, godkända för 34,5 meter långa ekipage. Det visar att det går att arbeta strategiskt och proaktivt. Än mer intressant är Finlands modell. Där är alla vägar godkända som utgångspunkt, och sedan pekar man ut de sträckor som inte är tillåtna. Det ger både tydlighet och flexibilitet. Transportföretag kan själva bedöma om ett ekipage ryms och fungerar på en viss sträcka, utan att först behöva invänta ett godkännande. Det är en mer tillitsbaserad modell

som minskar onödiga stopp och gör hela transportsystemet mer effektivt. Samma sak gäller för vikten. Dagens regler tar inte alltid hänsyn till att fler axlar minskar belastningen på varje enskild punkt. Ett ekipage med många axlar kan alltså väga mer totalt, men påverkar vägbanan mindre. Därför borde reglerna för tyngd göras mer anpassade till fordonets utformning, och inte enbart till totalvikten. Samtidigt behöver de vägavsnitt som ännu inte klarar högre bärighet rustas upp, så att de också kan godkännas för 74 ton.

Vad behöver göras?

För att svenska företag ska kunna dra nytta av längre och tyngre fordon måste vägnätet fungera i praktiken, inte bara på pappret. Det räcker inte att godkänna stora delar av ett stråk om några hundra meter eller en enskild bro fortfarande stoppar hela ekipaget. Därför behöver flaskhalsarna byggas bort, särskilt på de stora transportstråken. Det kräver inte fler planer eller strategier, utan prioriterade beslut, pengar och grävskopor i marken.

Sverige bör också byta modell. I Finland är alla vägar godkända för långa och tunga transporter som standard, och myndigheterna pekar i stället ut vilka vägar som inte får trafikeras. Det gör planeringen enklare för företagen, som själva kan bedöma risker och ansvar. Ett sådant arbetssätt skulle spara tid, pengar och onödiga omvägar för svenska åkerier samtidigt som det ger incitament att faktiskt rusta upp vägar där det behövs.

Samtidigt måste viktgränserna moderniseras. Ett fordon med fler axlar belastar vägen mindre per punkt, även om den totala vikten är högre. Då borde det också vara enklare att tillåta just sådana ekipage. Det är både rimligt, tekniskt motiverat och nödvändigt om vi ska kunna transportera mer med färre fordon.

Med en enklare modell, tydliga regeländringar och uppgraderade vägavsnitt kan Sverige ta ett stort steg mot ett mer effektivt och konkurrenskraftigt transportsystem. Det vinner både klimatet och företagen på.



När laddplats blir bygglovsplats – ett hinder för elektrifieringen

Företag runt om i Sverige investerar nu tungt i laddinfrastruktur för att elektrifiera sin fordonsflotta. Det är helt avgörande för att Sverige ska nå sina klimatmål. Men trots att lagstiftningen är tydlig om att bygglov inte krävs för laddplatser, fortsätter vissa kommuner att fördröja och försvåra utbyggnaden. Det medför stora konsekvenser för både företag och samhälle.

LBC Frakt är ett av de företag som valt att gå före i omställningen. De har gjort stora investeringar i laddplatser för ellastbilar. Enligt Plan- och bygglagen krävs inget bygglov för laddinfrastruktur. Däremot kan bygglov krävas för parkeringsplatser, men det är inte det som byggs i detta fall. Platserna är inte avsedda för parkering, utan har ett tydligt syfte: att ladda fordon.

Trots detta har kommuner som Kristinehamn och Hammarö valt att betrakta laddplatserna som parkeringsytor och därmed krävt bygglov. I fallet Kristinehamn valde företaget att överklaga till Länsstyrelsen, som tillrättavisade kommunen och slog fast att bygglov inte behövs. I Hammarö gick processen ännu längre. Kommunen nekade bygglov för en transformator; inte på grund av regelverk, utan på grund av att de inte fick in ett bygglov för laddplatsen. Prestigen blev viktigare än lagstiftningen.

Det handlar alltså inte om gråzoner i lagen. Det handlar om att vissa kommuner väljer att tolka lagen på ett sätt som går emot vad högre instanser slår fast. Bristen på prejudikat i mark- och miljödomstolen gör att det saknas tydlig praxis även om lagstiftningen är tydlig. Det ger kommunerna en tro om att de har tolkningsutrymme. Det resulterar i långa handläggningstider, ökad osäkerhet och försenade projekt.

I vissa fall har det till och med hänt att en kommun överklagar sina egna beslut, eftersom olika förvaltningar inte är överens. Följden blir att projekt tvingas flytta komponenter som energicentraler hundra meter, vilket kan låta lite i teorin, men innebär 6–20 månader extra av att vänta på handläggning och kostnader i praktiken.

Detta är inte bara en rättssäkerhetsfråga. Det slår också hårt mot affärsmodeller där snabbbladdning för att upprätthålla affärer. Ett felaktigt krav på bygglov kan radera hela kalkylen. När tjänstemän inte förstår skillnaden mellan laddning och parkering riskerar omställningen att stanna upp.

Vad kan göras?

Lagen är tydlig: laddplatser ska inte kräva bygglov. Det som saknas är förutsägbarhet i tillämpningen. Kommuner måste följa de lagar och vägledningar som finns, inte agera på egna tolkningar, prestige eller interna oenigheter. Det krävs också en ökad rättssäkerhet i processen, där kommuners agerande kan granskas och där prejudikat kan skapas som tydliggör rättsläget nationellt.

Elektrifieringen är beroende av att företag vågar investera. Då måste myndigheter och kommuner vara en möjliggörare, inte ett hinder.

Tillsyn utan stöd – när myndigheter letar fel istället för att hjälpa till

Att driva företag innebär ansvar. Regler ska följas, miljön ska skyddas och konsumenter ska känna sig trygga. Men tillsynen ska också vara rättssäker, förutsägbar och i bästa fall stödande. Tyvärr är det inte alltid så det fungerar i praktiken.

Företagare inom servicestationsbranschen vittnar om att den kommunala tillsynen allt oftare upplevs som misstänksam snarare än vägledande. Istället för att hjälpa företag att göra rätt, blir tillsynen en jakt på fel. Och det är inte ovanligt att den som ställer en rak fråga till kommunen om hur ett visst regelverk ska tolkas inte får något tydligt svar, men blir ändå föremål för kritik om det blir fel.

För många företagare skapas en känsla av att myndighetens syfte inte är att vägleda, utan snarare att hitta fel. Ibland beskrivs det till och med som att vissa tjänstemän verkar "leta efter något att anmärka på", snarare än att bidra till en konstruktiv dialog.

I stället för att först få information om hur man kan rätta till ett problem, kan första kontakten vara ett föreläggande, en sanktionsavgift eller ett vite. Det gör att många företagare upplever sig stå ensamma i en komplex regeldjungel där varje misstag riskerar att bli dyrt, trots att viljan att följa reglerna är stark.

Samtidigt saknas ofta tydlighet om vad som faktiskt förväntas, hur det kan åtgärdas och vilka tolkningar som gäller.

Att tillsyn ska leda till efterlevnad är självklart. Men det får inte ske på bekostnad av förtroendet mellan företagare och tillsynsmyndigheter. När tillsyn inte ses om ett samarbete för att uppnå gemensamma mål, riskerar vi att skapa en motsättning där det borde finnas samverkan.

Vad kan göras?

Företag har allt att vinna på tydliga regler, men då måste också tillsynen bygga på vägledning och dialog. Myndigheter och kommuner behöver stärka sin roll som stödjande partner och inte bara agera kontrollfunktion.

En förändring i attityd är en bra början: från att "sätta dit" till att "hjälpa till". Tjänstemän bör ges uppdraget att ge klara besked och praktisk vägledning. Samtidigt måste det finnas mekanismer för att företag ska kunna rätta till fel innan det leder till avgifter och sanktioner.

Om vi vill stärka företagsklimatet i Sverige räcker det inte med färre regler. Vi behöver också en tillsyn som fungerar som den är tänkt – ett stöd för dem som vill göra rätt från början.

Tvingades investera i teknik ingen använder – annars inget miljötillstånd

Svenska hamnar spelar en viktig roll i den gröna omställningen. Men ibland sätter regelverken käppar i hjulen trots att viljan till förändring finns. Ett tydligt exempel är hur Helsingborgs hamn tvingades investera i en kostsam lösning som ännu ingen kan använda.

När Helsingborgs hamn ansökte om att förnya sitt miljötillstånd 2018 fick de ett krav från Helsingborgs kommun att de måste installera landström. Det vill säga, möjligheten för fartyg att stänga av sina motorer vid kaj och i stället använda el från land. En viktig lösning för att minska utsläpp i hamnnära områden.

Men inga av de fartyg som anlöper Helsingborgs hamn har i dagsläget tekniken som krävs för att kunna använda landström. Trots det ställde kommunen som krav att investeringen skulle genomföras för att ett nytt tillstånd skulle beviljas.

Det innebär att hamnen tvingades investera flera miljoner kronor i en anläggning som idag står outnyttjad. Det är pengar som istället kunde gått till klimatåtgärder som faktiskt ger effekt här och nu.

Det finns också andra hamnar som ännu inte behövt göra samma investering, helt enkelt för att deras tillstånd inte varit uppe för omprövning. När tillämpningen av miljökrav är kopplad till tidpunkten för en tillståndsprövning snarare än faktisk omställning eller teknisk möjlighet, riskerar det att skapa ett ryckigt och oförutsägbart system för hela branschen.

Här uppstår ett slags regeltekniskt moment 22. För att få verka vidare enligt lagen krävs en investering även om affären, tekniken eller efterfrågan ännu inte finns. Resultatet blir att resurser binds i projekt som kanske aldrig kommer till användning, samtidigt som vi måste investera mer i effektiva klimatinvesteringar.

Vad kan göras?

Det behöver en generell översyn om vilka krav som ställs för att få miljötillstånd beviljat. Vi måste ställa om, men det måste ske efter företagens förutsättningar och möjligheter. I det här fallet måste kraven från Helsingborg stad ändras så att de uppmuntrar till klimatnytta, inte tvingar fram kostnader utan effekt.

Landström är en viktig teknik, men bara när det finns fartyg som faktiskt kan använda den. Regelverken måste börja ta hänsyn till både teknikens mognad och företagens förutsättningar.

Tullregler som styr bort flygfrakt – Sverige förlorar på egen tolkning

Sverige har alla förutsättningar att bli ett logistiknav för den snabbt växande e-handeln. Med moderna flygplatser med ledig kapacitet, välintegrerad infrastruktur och ett näringsliv som vill investera i framtidens transportlösningar borde det vara en självklarhet att vi lockar till oss e-handelsaktörer från hela världen. Men i stället för att dra nytta av möjligheterna driver Sveriges egen tolkning av tullreglerna bort både gods, företag och jobb.

Bakgrunden är den ökande e-handeln bland Sveriges konsumenter som resulterar i att allt fler internationella e-handelsplattformar skickar stora mängder lågvärdeförsändelser till Sverige, ofta direkt från Asien. Volymerna är betydande. Det handlar om minst en fullastad jumbojet om dagen redan idag. Svenska flygplatser skulle kunna hantera dessa flöden utan nyinvesteringar. Ändå flyger dessa plan till andra EU-länder i stället, trots att varorna ska till svenska köpare.

Anledningen är hur Tullverket tolkar IOSS-regelverket. I Sverige krävs att varje enskilt paket ska packas upp och skannas individuellt. I EU-länder som Nederländerna, Danmark och Frankrike är praxis att bulkboxar hanteras kollektivt och riskbaserat, i

linje med EU-tulllagstiftning. Därför väljer e-handelsföretagen att förlägga importen till andra länder för att undvika extra administration och kostnader.

Konsekvenserna är allvarliga. Försändelser som ska till svenska konsumenter flygs först till en annan medlemsstat, för att därefter transporteras med lastbil till Sverige. Det innebär längre leveranstider, större belastning på väginfrastrukturen och riskerar högre utsläpp trots att både godset och marknaden finns här. Sverige förlorar samtidigt intäkter från tullhantering, skatter och avgifter, och våra flygplatser går miste om viktiga inkomster som hade kunnat stärka både ekonomi och sysselsättning.

Tullverkets tillämpning vilar inte på tvingande EU-lagstiftning, utan på en nationell tolkning av EU-kommissionens vägledning till unionens tullkodex. Denna tolkning av icke-bindande "guidance" avviker från hur andra medlemsstater agerar, vilket skapar en snedvridning av konkurrensen inom EU:s inre marknad. Det är därmed tveksamt om en nationell tillämpning av vägledande dokument – som saknar rättslig bindningskraft – bör tillåtas få sådana långtgående marknadseffekter.

Sverige står nu inför ett val. Vi kan fortsätta hålla fast vid en nationell tillämpning som isolerar oss från logistikflöden och bromsar investeringar. Eller så kan vi harmonisera vår praxis med övriga EU och återta vår roll som en attraktiv aktör inom flyglogistik.

Vad behöver göras?

Tullverket bör omgående tydliggöra att begreppet "de-consolidation" inte ska tolkas som krav på fysisk uppackning av varje försändelse. Istället bör riskbaserade kontrollmodeller användas, där elektronisk information och slumpvisa inspektioner ligger till grund för effektiv och rättssäker tullhantering.

Sverige måste också verka för att EU:s gemensamma regelverk tolkas och tillämpas lika i alla medlemsländer. Det är en grundförutsättning för en fungerande inre marknad och för att svenska företag inte ska missgynnas i onödan.

Att säkra kontroll över flöden, punktskatteintäkter och konsumentskydd är viktigt. Men det måste ske med rätt verktyg, inte genom att vi låser in oss i en tolkning som resten av Europa redan har lämnat bakom sig.

Tullens krav driver upp kostnader – utan möjlighet till samordning

Svenska hamnar står inför ett växande problem, myndighetskrav som inte är anpassade till verkligheten. Ett tydligt exempel är hur Tullverkets lokalkrav skapar höga kostnader för hamnverksamheter och myndighetens ovilja att samordna sig med andra aktörer gör situationen ännu mer ansträngd.

När hamnar ska tillhandahålla lokaler åt Tullverket är kraven detaljerade och omfattande. Det kan handla om utrymmen för kontrollverksamhet, säkerhet och till och med duschutrymmen för tjänstehundar. Att säkerhet och kontroll fungerar är förstås avgörande för hamnar. Men problemet uppstår när dessa krav måste uppfyllas utan hänsyn till rimlighet eller möjlighet till samordning.

Tullverket tillåter nämligen inte att deras lokaler delas med andra myndigheter eller funktioner, trots att flera statliga aktörer ofta är verksamma i samma hamnmiljö. För en mindre eller medelstor hamn innebär det att en separat byggnad måste uppföras och bekostas även om det hade varit fullt möjligt att samlokalisera funktionerna och dela på utrymmen.

Det finns exempel där samordning fungerar. På många flygplatser, där verksamheten samlar fler aktörer under samma tak, har det blivit naturligt att samordna lokaler för olika myndighetsfunktioner. Den typen av samverkan bidrar till att minska kostnaderna och skapa mer effektiva lösningar. Detta borde vara föregångare i att kunna samordna verksamheterna i hamnmiljöer.

Kravställningen blir inte bara kostsam. Den skapar också orimliga villkor där samhällsnyttiga funktioner pressar verksamheter som ofta har begränsade marginaler. I värsta fall riskerar det att försvaga logistikkedjorna och göra hamnverksamhet mindre attraktiv, särskilt i mindre städer där resurserna är mer begränsade.

Vad kan göras?

För att säkra både effektiv kontroll och fungerande hamndrift behöver vi ett mer proportionerligt regelverk. Tullverket bör ges i uppdrag att se över sina lokalbehov utifrån en samordningsprincip, där statliga aktörer kan dela ytor, personal och funktioner när det är möjligt.

Det krävs också större flexibilitet i tillämpningen av regelverket, där trafikslagens olika förutsättningar vägs in. Krav som fungerar i en storflygplatsmiljö fungerar inte nödvändigtvis i en regional hamn.

Sverige behöver starka och hållbara hamnar för att klara klimatomställningen, stärka vår försörjningsberedskap och främja vår konkurrenskraft. Då krävs regler som hjälper, inte stjälper, de företag som tar ansvar för att hålla landet i rullning.

Drönare hålls tillbaka av regelkrångel

Drönare har på kort tid blivit ett viktigt verktyg i en rad olika branscher. De används för allt från att övervaka skogsbränder och dokumentera byggprojekt till

räddningsinsatser. Tekniken bidrar till att höja säkerheten, minska kostnader och utföra arbetsuppgifter som tidigare varit riskfyllda eller resurskrävande.

Ett av dessa områden är inspektion av kraftledningar. Genom att använda drönare kan inspektionerna genomföras utan att personal behöver utsättas för svåra arbetsuppgifter i svåråtkomlig terräng. Men trots de tekniska möjligheterna är det fortfarande regelverken som sätter käppar i hjulen.

För drönanoperatörer som arbetar med kraftledningsinspektion är Transportstyrelsens långa handläggningstider en stor utmaning. Tillstånd som krävs för att bedriva större operationer kan ta flera månader att få. Detta gör att företag tvingas planera långt i förväg, utan att veta om de verkligen kommer att få tillstånd i tid. Inspektioner som är beroende av säsong, till exempel att kraftledningar inspekteras innan vinter, kan inte vänta. Förseningar skapar därför inte bara merkostnader utan riskerar också samhällsviktiga funktioner.

När tillståndprocessen drar ut på tiden förloras också den flexibilitet som drönarteknik annars möjliggör. Det minskar hela affärsnyttan med tekniken och hämmar investeringar i nya och effektivare lösningar.

Förutom operativa tillstånd krävs ofta spridningstillstånd för att hantera och dela data som samlats in från luften. Även här präglas processen av byråkrati och långa handläggningstider. Detta gäller även när det insamlade materialet inte innehåller känsliga uppgifter utan exempelvis enbart tekniska data från kraftledningar eller naturmiljöer.

När informationsdelning försvåras leder det till att arbetet fördröjs och effektiviteten minskar. Inspektioner som skulle kunna analyseras i realtid för snabbare åtgärder måste istället vänta in tillståndprocesser, trots att de i många fall inte utgör någon reell integritetsrisk.

Att flyga små drönare på under ett kilo innebär mycket låg risk även när de kortvarigt passerar över öppna vägar eller enskilda människor. Trots detta behandlas alla sådana moment av dagens regelverk med stor restriktivitet.

I praktiken innebär detta att lågriskoperationer förhindras eller kompliceras av krav som inte står i proportion till dess verkliga risk. Små drönare används ofta just för sin låga vikt och förmåga att minimera risker. Men i frånvaro av en modern riskbedömning måste företag söka dispens eller omarbete sina flygplaner i onödan. Det fördyrar och fördröjer verksamheten.

En riskbaserad och teknikneutral tillämpning av regelverket skulle göra det möjligt att genomföra inspektioner på ett både säkert och effektivt sätt utan att tumma på säkerheten.

BVLOS-flygning (Beyond Visual Line of Sight) är avgörande för att inspektera långa kraftledningssträckor. BVLOS-flygning betyder att drönaren bortom pilotens synhåll. Men dagens regler för det nedre luftrummet gör detta mycket svårt. Krav på väjningsplikt mot bemannat flyg är naturligtvis viktiga, men utan ett system för att samordna drönartrafik, så kallat U-Space, blir det i praktiken omöjligt att genomföra effektiva långdistansoperationer.

Avsaknaden av U-Space innebär att varje BVLOS-operation måste hanteras som en speciallösning, snarare än som en integrerad del av luftrumsanvändningen. Det innebär ökade administrativa bördor och större osäkerhet, både för drönaroperatörer och för andra lufttrafikaktörer.

Med U-Space på plats skulle storskaliga och säkra drönaroperationer kunna genomföras betydligt enklare, vilket skulle öppna helt nya möjligheter för exempelvis inspektion av infrastruktur och övervakning av samhällsviktiga tillgångar.

Vad behöver förändras?

Handläggningstiderna för tillstånd måste kortas väsentligt så att företag och organisationer kan planera och genomföra sina operationer i rätt tid. Spridningstillstånden behöver moderniseras och förenklas så att informationsdelning inte fördröjs av byråkrati när riskerna är låga.

Det är också nödvändigt att reglerna för markrisk bedömer varje situation utifrån faktisk risk och inte utgår från antaganden. Små drönare som flyger över öppna ytor eller gles bebyggelse bör kunna hanteras inom ett moderniserat regelverk som bättre speglar dagens tekniska verklighet.

Sverige behöver dessutom införa ett U-Space-system eller liknande för att möjliggöra säker och effektiv samordning mellan drönare och bemannat flyg i det nedre luftrummet. En fungerande U-Space-struktur är avgörande för att större drönaroperationer, som exempelvis inspektioner bortom synhåll, ska kunna genomföras på ett smidigt och tryggt sätt.

Genom att anpassa regelverken till den tekniska utvecklingen kan vi skapa förutsättningar för drönare att bli en naturlig del av framtidens samhällsbyggande, med säkra, effektiva och hållbara lösningar.

Två myndigheter, två krav – noll lösningar

Att följa lagar och regler ska vara en självklarhet för företag som vill göra rätt. Men ibland blir det nästan omöjligt att göra rätt för att olika myndigheter ställer krav som går i motsatt riktning. Ett konkret exempel på detta är kravet på invallning av mindre oljefat i verkstadsmiljö.

I det här fallet handlade det om ett mindre fat, 60 liter, med växellådsolja som står på en rullvagn och används vid oljebyten. Mängden olja är begränsad och hantering- en sker kontrollerat. För större volymer av motorolja finns redan etablerade rutiner med invallning och pumpsystem som leder till fasta uttag i verkstaden. Men just det här mindre fatet hamnade i en gråzon mellan två myndigheters olika synsätt. Miljöförvaltningen menade att fatet skulle stå på en invallning för att förhindra spill eller läckage. Samtidigt lyfte Arbetsmiljöverket att ett sådant arrangemang skulle kunna öka belastningen på de anställda genom tunga lyft, något som man bör und- vika enligt arbetsmiljöreglerna.

Två mycket goda syften, skydd för miljö och skydd för personal, hamnade alltså i direkt konflikt med varandra. Den ena myndigheten såg en läckagerisk, den andra ett ergonomiskt problem. Företaget bad därför de båda myndigheterna att prata ihop sig och komma fram till en gemensam lösning. Men efter det hände ingenting mer. Åren har gått och frågan har aldrig blivit löst.

Det här är inte ett unikt fall. Det visar hur svårt det kan vara för företag att navi- gera i regelverk där olika myndigheter tolkar sina uppdrag isolerat, utan att se till helheten. När ingen tar ansvar för att lösa upp motsägelserna riskerar företagen att lämnas i ett vakuum där de ständigt är rädda för att göra fel, oavsett vad de gör.

Vad kan göras?

Det krävs en bättre samordning mellan myndigheter som utövar tillsyn inom samma verksamhetsområde. Företag ska inte behöva agera medlare mellan olika regelverk och bära risken för att krav inte går att förena i praktiken.

Om två myndigheter har olika bedömningar måste det finnas rutiner för att hante- ra det, inte bara i det enskilda ärendet utan som en del av ett fungerande system. Det skulle spara tid för både företag och myndigheter, och öka förtroendet för reglerna.

Att vilja skydda både miljö och arbetsmiljö är självklart. Men det får inte leda till att företag fastnar i mitten och lämnas utan svar.

Detta är Transportföretagen

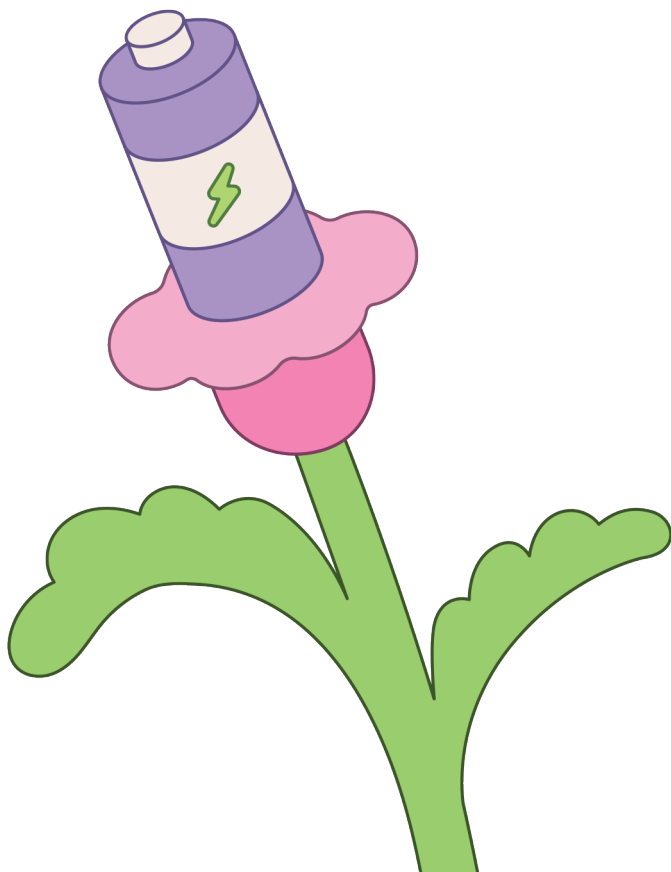
Transporter är samhällets blodomlopp. Våra medlemmars betydelse för tillväxt och välbefinnande i Sverige kan inte nog framhållas. Därför arbetar vi för att skapa goda förutsättningar för transportnäringen och att på så sätt medverka till välfärd och hållbar tillväxt för alla. För att stödja branschernas verksamhet och utveckling arbetar vi för att skapa stabila och konkurrenskraftiga regler.

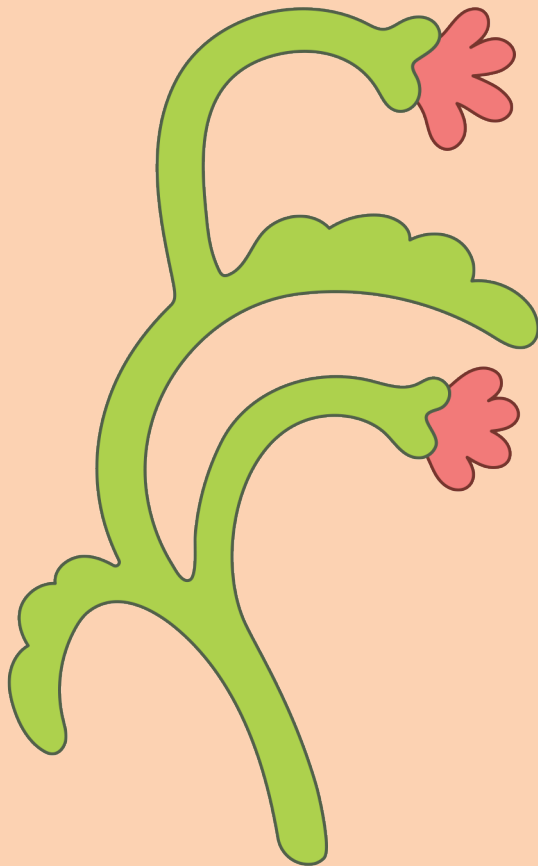
Genom att teckna kollektivavtal och påverka politiska beslut stödjer vi våra medlemmar och deras behov för att skapa ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart samhälle.

Transportföretagen är en medlemsorganisation inom Svenskt Näringsliv. Vi representerar sju branscher som alla bidrar till samhällsutvecklingen.

Våra medlemsförbund är:

- Transportföretagen Flyg
- Transportföretagen Motor
- Sveriges Bussföretag
- Transportindustriförbundet
- Transportföretagen Hamn
- Transportföretagen Sjöfart
- Transportföretagen Väg







Kontakt

Tina Thorsell,
samällspolitisk chef
tina.thorsell@transportforetagen.se

www.transportforetagen.se
info@transportforetagen.se

TRANSPORTFÖRETAGEN