

RAPPORT

# Hantering av transportdispenser

Redovisning av regeringsuppdrag



**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 787 70 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Hantering av transportdispenser

Författare: Fridell Christel, PLnpi, Holmstrand Thomas, PLnptn, Wells Lina, PLnptn

Dokumentdatum: 2024-06-17

Ärendenummer: TRV 2022/143756

Kontaktperson: Thomas Holmstrand

Publikationsnummer: 2024:093

ISBN 978-91-8045-315-8

Foto: Göran Fält (omslag)

# Sammanfattning

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 är kommunerna eller Trafikverkets regioner (i egenskap av statliga väghållningsmyndigheter) som prövar dessa ansökningar. Kommunerna prövar de ansökningar som gäller transporter inom en kommun. Trafikverket prövar de ansökningar som gäller transporter som ska ske i mer än en kommun.

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 av samma typ av dispensärenden)
- kompetensen varierar hos kommunerna (framförallt 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 ändring 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.

Denna rapport redovisar hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att, helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om undantag. Om regeringen beslutar att genomföra en förändring så behöver Trafikverket tilldelas ett genomförandeuppdrag.

Rapporten innehåller även förslag på möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras oavsett om ansvar för ärendehandläggning och beslut om undantag ändras eller inte.

# Innehåll

<b>1 Inledning .....</b>	<b>6</b>
1.1 Uppdraget och dess syfte .....	7
1.2 Kommande förändringar i EU:s mått- och viktdirektiv .....	7
<b>2 Befintlig hantering av undantag .....</b>	<b>9</b>
2.1 Ärendehandläggning och beslut hos kommunerna .....	9
2.2 Ärendehandläggning och beslut hos Trafikverket .....	11
2.3 Ärendehandläggning och beslut i Norden .....	14
<b>3 Konsekvenser av nuvarande upplägg .....</b>	<b>16</b>
3.1 Branschens syn på nuvarande undantagsprocess.....	16
3.2 Beslutsmyndigheternas syn på nuvarande undantagsprocess.....	17
3.2.1 Kommunerna .....	17
3.2.2 Trafikverket.....	18
<b>4 Problembeskrivning .....</b>	<b>19</b>
<b>5 Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut från kommunerna.....</b>	<b>20</b>
5.1 Trafikverket tar helt över ärendehandläggning och beslut från kommunerna	21
5.1.1 Rättsliga förutsättningar .....	22
5.1.2 Praktiska förutsättningar .....	23
5.2 Trafikverket tar delvis över ärendehandläggning och beslut från kommunerna .....	25
5.2.1 Rättsliga förutsättningar .....	26
5.2.2 Praktiska förutsättningar .....	27
<b>6 Kostnader som kan uppstå och hur de ska finansieras ....</b>	<b>29</b>
6.1 Finansiering.....	30
<b>7 Författningsförslag.....</b>	<b>31</b>
7.1 Förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276) .....	31
7.2 Författningskommentar.....	37
<b>8 Förenklingar och effektiviseringar .....</b>	<b>43</b>
8.1 Alla ansökningar om transportdispens görs på ett ställe .....	43

8.2 All ansökan, ärendehandläggning och beslut sker i samma system.....	44
8.3 Harmonisera kommunernas handläggning .....	45
8.4 Utveckla de förenklade samråden mellan kommunerna och Trafikverket.....	45
8.5 Införa gruppbeslut.....	47
8.6 Förenkla kraven på beskrivning av lasten .....	47
8.7 Förändrad tolerans för vikter.....	48
8.8 Utveckla tidsvillkor .....	48
8.9 Utöka generell vägnätsdispens.....	49
8.10 Utveckla system för informationsdelning.....	50
8.11 Automatisera vissa beslut.....	50
8.12 Digitalt förarstöd och digital uppföljning vid dispenstransporter .....	51
8.13 Polismyndighetens arbete .....	52
<b>9 Referenser .....</b>	<b>54</b>
Litteratur.....	54
Offentligt tryck .....	54
Webbkällor .....	56
<b>Bilaga 1. Konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.....</b>	<b>57</b>

# 1 Inledning

I 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om hur tunga, breda och långa motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon får vara. Det svenska vägnätet består av allmänna vägar, kommunala gator och vägar samt enskilda vägar. Mått- och viktbestämmelserna i förordningen gäller på vägar som inte är enskilda, dvs. allmänna vägar och kommunala vägar och gator. På enskilda vägar finns det inga generella vikt-, bredd- eller längdbestämmelser, utan istället avgör den enskilda vägens ägare vilken trafik som får äga rum (genom tex. förbud med viss största bredd, längd eller vikt).

Fordon eller fordonståg, med eller utan last, som är bredare, längre eller tyngre än vad grundbestämmelserna medger får endast framföras med stöd av ett undantag (dispens) från trafikförordningen. Undantag från bredd- eller längdbestämmelserna som föranleds av lastens bredd eller längd får medges endast om lasten är odelbar.

Det är Trafikverkets regioner (i egenskap av statliga väghållningsmyndigheter) eller kommunerna som prövar dessa ansökningar. Kommunerna prövar de ansökningar som gäller transporter inom en kommun. Trafikverket prövar de ansökningar som gäller transporter som ska ske i mer än en kommun.

Lokalt kan det också genom särskilda trafikregler förekomma inskränkningar till mindre bredd eller längd samt lägre vikter än som gäller enligt grundreglerna i 4 kap. trafikförordningen. I samband med prövning av undantag för en tung, bred eller lång transport kan beslutsmyndigheten även ge undantag från dessa bestämmelser. I övriga fall, när det inte rör sig om en tung, bred eller lång transport, hanteras undantag från lokala trafikföreskrifter av kommunen.

Framöver i rapporten används begreppet "Trafikverket" som beslutsmyndighet för att förenkla läsningen. I juridisk mening är det dock den av Trafikverkets regioner som färden startar i som är beslutsmyndighet. För att effektivisera och säkerställa enhetliga beslut har Trafikverket en central hantering där beslut fattas med delegering av regionerna.

Det har framkommit att ärendehandläggningen och beslut om undantag görs på olika sätt av beslutsmyndigheterna. Den varierande hanteringen kan leda till flera problem, exempelvis brister i rättssäkerhet, trafiksäkerhetsrisker eller skador i infrastrukturen. För transportörer som ska genomföra en transport som kräver dispens blir konsekvenserna till

exempel att tid för genomförande inte kan lämnas till kunden och att personalplaneringen blir svårhanterad.

För att komma till rätta med problemet har Trafikverket fått ett uppdrag av regeringen.

## 1.1 Uppdraget och dess syfte

Regeringen har gett Trafikverket ett uppdrag<sup>1</sup> som består av två delar:

1. Trafikverket ska redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att, helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens (1998:1276) krav på mått, längd och vikt som i dag sköts av kommunala väghållare.

Trafikverket ska utreda om det krävs författningsförändringar och lämna nödvändiga författningsförslag.

Konsekvenserna av eventuella författningsförslag ska beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Trafikverket ska även utreda vilka kostnader som kan uppstå och hur dessa ska finansieras.

2. Trafikverket ska utreda vilka möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras med bibehållen kvalitet i hanteringen och samtidigt inte riskera skador på infrastrukturen eller minska trafiksäkerheten.

Trafikverket ska vid uppdragets genomförande beakta gällande regler avseende väghållning i väglagen (1971:948).

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket inhämta synpunkter från näringslivet samt från ett urval kommuner och andra berörda parter.

Detta uppdrag handlar om att beskriva möjliga lösningar för hur Trafikverket delvis eller helt kan sköta ärendehandläggning och fatta beslut om undantag. Om regeringen beslutar att genomföra en förändring så måste Trafikverket tilldelas ett genomförandeuppdrag.

## 1.2 Kommande förändringar i EU:s mått- och viktdirektiv

Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om ”största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i

---

<sup>1</sup> Regeringsbeslut 2022-12-15, I2022/02314, I2020/01209 (delvis)

internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen” reglerar de största tillåtna dimensionerna i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för bland annat tunga lastbilar och släpfordon med en totalvikt över 3,5 ton.

För närvarande pågår ett lagstiftningsförfarande med förslag till ändringar i direktivet. Vissa föreslagna förändringar är värda att notera eftersom de kommer att påverka hur Sverige hanterar handläggningen av transportdispensärenden. Dessa förslag innebär att medlemsstaterna ska inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med åtminstone följande "one-stop-shop"-funktioner:

- a) en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan
- b) en enda nationell åtkomstpunkt där sökandena kan få information om kraven för ansökan

Förslagen innebär att Sverige inte kan ha kvar nuvarande modell där ansökan om dispens görs hos flera olika parter.



## 2 Befintlig hantering av undantag

Denna rapport redogör för hur Trafikverket, helt eller delvis, kan sköta den ärendehandläggning och fatta beslut om undantag som idag sköts av kommunerna. Viktigt att notera i sammanhanget är att Trafikverket redan idag fattar beslut om undantag på kommunala vägar och gator för sådana transporter som passerar genom mer än en kommun.

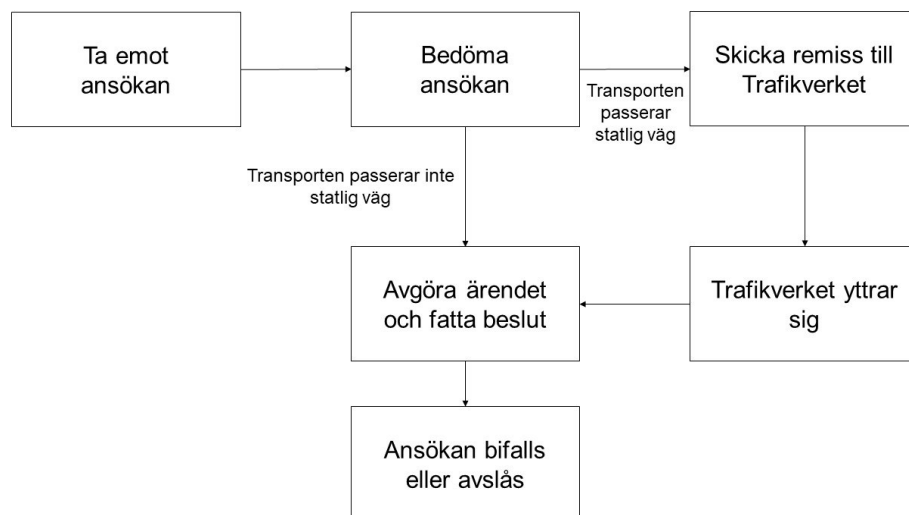
Vilken beslutsmyndighet som är aktuell för hantering av undantag idag framgår av 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276). Kommunerna prövar de ansökningar som gäller transporter inom en kommun. Trafikverket prövar de ansökningar som gäller transporter som ska ske i mer än en kommun.

Som stöd för beslutsmyndigheterna har Transportstyrelsen utfärdat allmänna råd om undantag för färd med breda fordon respektive långa fordon (se TSFS 2024:16 och TSFS 2024:17). Dessa två författningar innehåller råd kring förutsättningar för att medge undantag, giltighets- och transporttider samt vissa grundläggande villkor i beslut (t.ex. utmärkning, varningsbil och eskort). Allmänna råd för hanteringen av tunga transporter saknas.

Transportstyrelsen har även med stöd av 4 kap. 15 och 17 b §§ trafikförordningen utfärdat föreskrifter och allmänna råd om färd med bred odelbar last respektive lång odelbar last (se TSFS 2023:36 och TSFS 2023:37). Breda transporter (högst 3,5 meter breda) eller långa transporter (högst 30 meter långa) kan därför utföras utan särskilt undantag om förutsättningarna och villkoren i föreskrifterna uppfylls.

### 2.1 Ärendehandläggning och beslut hos kommunerna

Om en transport ska ske inom enbart en kommun ska ansökan om transportdispens göras hos denna kommun som då ansvarar för ärendehandläggning och beslut. Om transporten kommer att passera statlig väg ska kommunen skicka remiss till Trafikverket för yttrande.



**Figur 1 Transporten går inom en kommun – ansökan görs hos och hanteras av kommunen**

Varje kommun hanterar ansökning och handläggning av dispensärenden på sitt eget sätt. Respektive kommunfullmäktige beslutar om avgift för handläggning av transportdispenser och storleken på avgifterna varierar mellan kommunerna. En stor andel (75% baserat på svaren i enkäten som beskrivs nedan) av kommunerna tar dock inte ut någon avgift alls.

Som en del i regeringsuppdraget skickade Trafikverket en enkät till kommunerna under hösten 2023 för att få kunskap om hur kommunerna hanterar transportdispensärenden, ställa frågor och samla in förslag. Inför undersökningen skedde samråd med SKR enligt förordningen (1982:668) om statliga myndigheters inhämtande av uppgifter från näringsidkare och kommuner. Enkäten besvarades av 180 kommuner.

**Tabell 1 Sammanfattning av resultat från enkät hösten 2023**

**Andel av kommunerna\***

Fattade färre än 5 beslut under 2022	48 %
Fattade fler än 20 beslut under 2022	38 %
Erbjuder e-tjänst för ansökningar	12 %
Har systemstöd för ärendehantering	9 %
Tar ut ansökningsavgifter	25 %

\*Avser andel av de 180 kommuner som svarade på enkäten

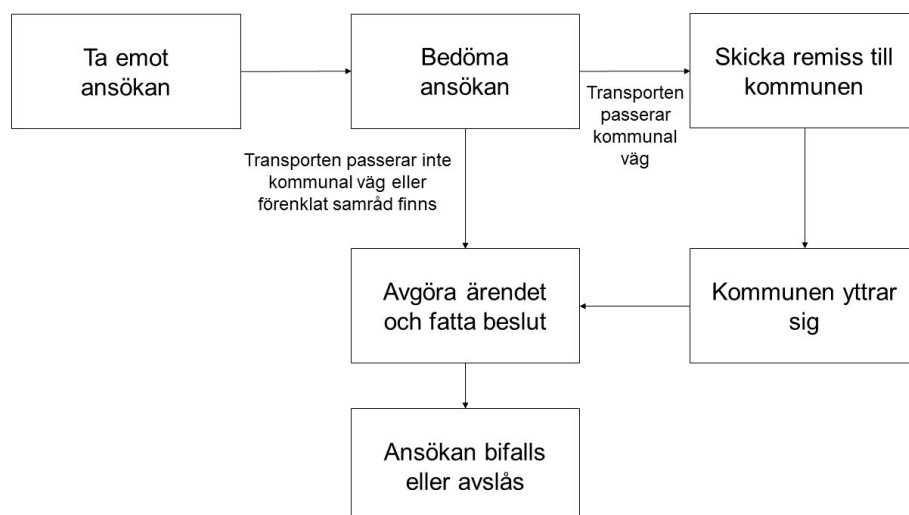
Handläggningstiderna i kommunerna varierar mellan 0–10 dagar, vanligast är 1–3 dagar.

Vissa kommuner hanterar en stor mängd transportdispensärenden och har personal som arbetar heltid med frågorna och därmed är mycket kunniga. Andra kommuner har få ärenden och samarbetar med andra kommuner för att dela på personal. Några kommuner har inga resurser alls inom transportdispensområdet. Statistik saknas, men en uppskattning baserat på uppräknig av svaren i enkäten visar att kommunerna handlägger och beslutar om ca 15 000 dispensärenden per år.

Att en kommun är stor och/eller har många invånare innebär inte nödvändigtvis att den har många transportdispensärenden. Göteborgs kommun har betydligt fler ärenden än Stockholms kommun. Piteå kommun, som vanligtvis bara handlägger ett fåtal ärenden per år, hade väldigt många ärenden under 2022 då flera stora vindkraftsparker etablerades i kommunen.

## **2.2 Ärendehandläggning och beslut hos Trafikverket**

Om en transport ska passera genom mer än en kommun ska ansökan om transportdispens göras hos Trafikverket. Trafikverket skickar remiss till berörd kommun eller berörda kommuner om transporten kommer att passera kommunala vägar eller gator. I de fall ett förenklat samråd finns med kommunen och den aktuella transporten uppfyller kriterierna i samrådet kan Trafikverket avgöra ärendet utan att höra kommunen i det enskilda fallet.



**Figur 2 Transporten går genom flera kommuner – ansökan görs hos och hanteras av Trafikverket**

Trafikverket erbjuder kommuner förenklat samråd i syfte att avlasta kommunernas arbete med att svara på remisser från Trafikverket (eller på förfrågningar från kunder som är företagsanvändare). Detta innebär att Trafikverket och en kommun skriver en överenskommelse om att Trafikverket kan besluta om transportdispens utan att begära in yttrande i det enskilda ärendet från kommunen. Samråden har ofta en giltighetstid på ett eller två år. I de flesta fall förnyas samråden efter att de har gått ut. I samband med förnyelse ser man även över innehållet.

I ett samråd framgår vilka gator eller vägar (med kommunal väghållare) som ingår och vilka begränsningar utifrån fordonets vikt, bredd och längd som gäller. Som grundregel gäller samråden för ärenden där

- bredden är högst 450 cm
- längden är högst 35 m
- axeltrycket är högst 15 ton, boggitrycket är högst 28 ton och trippelaxeltrycket är högst 39 ton.

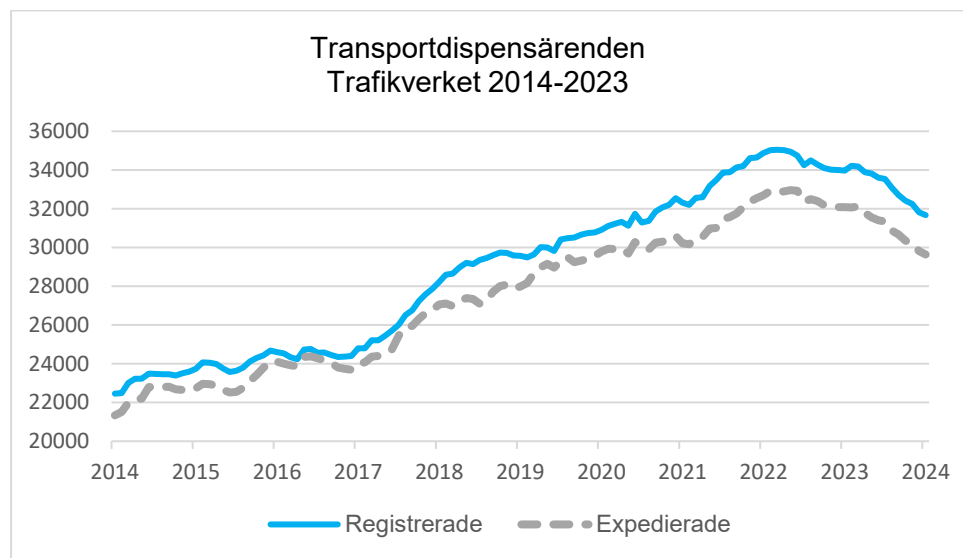
Kommunen har möjlighet att ändra till lägre vikter eller mindre dimensioner jämfört med grundvärdena, vilket förekommer men i liten utsträckning. Enstaka kommuner har även höjt tillåten bredd eller längd. Vissa kommuner har också villkor för hur färden får ske, t.ex. brovillkor.

Från hösten 2023 är kommunala vägsträckor med förenklade samråd digitaliserade i IT-systemet Trix vilket underlättar arbetet för

handläggaren att snabbare kunna bedöma om samråd finns på den aktuella färdvägen i ärendet.

Handläggningstiderna i Trafikverket varierar mellan 0–10 dagar, vanligast är 1–5 dagar.

Under år 2023 registrerade Trafikverket cirka 32 000 ärenden och beviljade cirka 30 000 transportdispenser. 68 % av dessa ärenden registrerades av företagsanvändare.



**Figur 3 Antal transportdispensärenden 2014–2023**

Trix är Trafikverkets IT-stöd för ansökan och handläggning av transportdispenser. En sökande måste registrera sig som användare för att kunna ansöka om dispens i Trix. Efter genomgången grundkurs och handledning kan en användare (person) tilldelas en högre behörighet i Trix (så kallad företagsanvändare, FAV).

För att bli företagsanvändare måste företaget ingå ett avtal med Trafikverket. FAV kan i Trix förbereda sina ansökningar på ett mer avancerat sätt jämfört med en vanlig användare, till exempel hämta in yttrande från kommuner (förfrågan), kontrollera framkomligheten vid vägarbeten, göra kontroll i Trix automatiska brokontroll m.m. För sådana ärenden tar Trafikverket ut en lägre ansökningsavgift än för vanliga ansökningar eftersom handläggningen i större utsträckning utförs av sökanden.

FAV kan göra avancerade ansökningar för transporter där bruttovikten är högst 150 ton, bredden högst 450 centimeter och/eller längden högst 35 meter. För andra ärenden kan endast en normal ansökan göras.

Normal ansökan görs antingen i Trix eller på en blankett som skickas till Trafikverket med e-post eller brev.

Även kommunala handläggare kan bli användare i Trix. De får då nyttja Trix för att hämta in yttranden från Trafikverket. Denna funktion används dock inte i någon större utsträckning, utan de flesta kommuner skickar sina remisser med e-post till Trafikverkets funktionsbrevlåda.

Trix är inte ett automatiserat system, det är fortfarande en handläggare som prövar och beslutar.

Trafikverket tar ut en ansökningsavgift för prövning av en ansökan enligt 13 kap. 10 och 10 a § trafikförordningen (1998:1276).

**Tabell 2 Ansökningsavgifter Trafikverket**

	<b>Ansökan</b>	<b>Avancerad ansökan (FAV)</b>
Tung transport	1 660 kr	870 kr
Bred transport		
När bredden är högst 450 cm	870 kr	320 kr
När bredden överstiger 450 cm	1 660 kr	-
Lång transport		
När längden är högst 35 m	870 kr	320 kr
När längden överstiger 35 m	1 660 kr	-
Bred och lång transport		
När bredden är högst 450 cm och längden är högst 35 m	870 kr	320 kr
Övriga kombinationer av transporter	1 660 kr	870 kr

Ansökningsavgifterna ska finansiera kostnaderna för Trafikverkets handläggning.

## **2.3 Ärendehandläggning och beslut i Norden**

I Norge, Danmark och Finland görs ansökan om undantag hos en och samma myndighet.

## **Norge**

Statens vegvesen är dispensmyndighet för alla vägar i Norge, även kommunala vägar.

Statens vegvesen lyder under transportdepartementet och har ett brett ansvarsområde som innefattar såväl normgivning som kontrollverksamhet. Statens vegvesen utfärdar föreskrifter och riktlinjer för vägtrafik, vägar och fordon samt utför vägkontroller av godstransporter. Myndigheten ansvarar även för byggande, underhåll och drift av riksvägar och Europavägar samt fungerar som tillståndsmyndighet för person- och godstransport.

## **Danmark**

Vejdirektoratet är dispensmyndighet för alla vägar i Danmark, även kommunala vägar.

Enligt branschorganisationen DTL Danske Vognmænd<sup>2</sup> fungerar verksamheten bra efter att utfärdandet av dispenser för specialtransporter har centraliserats och flyttats från polisen till Vejdirektoratet. Även om det bara finns ett ställe att söka finns handläggarna på flera platser i Danmark, vilket innebär att många av handläggarna har lokalkännedom. Många undantag görs redan samma dag eller inom en kort tid.

De allra flesta dispenser utfärdas utan större inblandning av kommunerna, men stora skrymmande och tunga transporter kräver ofta också dispens från kommunerna för att få köra på kommunala vägar och det upplevs som krångligt. Hanteringen varierar mycket mellan kommunerna och denna del av processen kan utvecklas.

## **Finland**

I Finland finns närings-, trafik- och miljöcentraler (NTM-centraler) som ska främja den regionala utvecklingen genom att sköta statsförvaltningens verkställighets- och utvecklingsuppgifter i regionerna. All hantering av transportdispenser (tillstånd för specialtransporter) sker hos NTM-centralen i Tammerfors (förutom för Åland som har en egen hantering). Ansökningar tas emot enbart via en specifik e-tjänst eller brevpost.

---

<sup>2</sup> Finn Bjerremand, sekreterare hos DTL KRAN-BLOK EFRA, e-post 4 april 2024

# 3 Konsekvenser av nuvarande upplägg

Dagens hantering med ett stort antal beslutsmyndigheter som tar emot, handlägger och fattar beslut om transportdispenser resulterar i konsekvenser som berör de olika aktörerna på olika sätt.

## 3.1 Branschens syn på nuvarande undantagsprocess

Branschen anser att det är omständligt att det finns 291 olika instanser att ansöka om transportdispens hos.

Som ett underlag till rapporten ”Transportdispenser Analys av nutid och förslag på framtid” (RISE 2021:90) genomfördes intervjuer med bland annat transportörer och beställare. Av rapporten framgår bland annat att det är stor skillnad mellan Trafikverkets och de olika kommunernas sätt att hantera ansökningarna, bedömningarna och därigenom utformning av besluten. Det saknas också harmonisering mellan kommunernas arbetssätt, vilket innebär att olika kommuner hanterar dessa ärenden på olika sätt i allt från bland annat uttag eller inte av ansökningsavgift, avgiftens storlek, tilldelning av färdväg samt tilldelning av beslut och villkor. Avsaknad av rutiner och transparens är ett problem. Vissa kommuner saknar kunskap i frågorna vilket leder till att det blir felaktigheter i besluten (och det i sin tur skapar risker i trafiken). Dessa olika sätt leder till att det blir svårt för de som ansöker att se en förutsägbarhet i hur deras ärende kommer att hanteras och beslut uppfattas som godtyckliga.

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.

Många kommuner saknar digitalt system för ansökan vilket också är grunden till att ansökan behöver ske på olika sätt beroende på vilken myndighet det är som ska hantera ärendet. Det är svårt att veta var och hur man ska ansöka. Hos vissa kommuner saknas kompetens inom området transportdispenser vilket gör att det är svårt att få stöd och svar på frågor. Det är också svårt att hitta rätt hos de olika 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.

## **3.2 Beslutsmyndigheternas syn på nuvarande undantagsprocess**

Såväl Trafikverket som flera kommuner upplever att det råder vissa kunskapsbrister i branschen som saknar förståelse för lagstiftningen, varför dispenser krävs och varför ärenden måste hanteras som de gör.

Exempelvis, för att ställa upp en mobilkran för arbete på en offentlig plats inom detaljplanelagt område krävs beslut om upplåtelse enligt ordningslagen. Dessa beslut fattas av Polismyndigheten. Beslut om transportdispens kan därmed dröja då handläggningstiden är avhängig Polismyndighetens handläggningstider.

### **3.2.1 Kommunerna**

I fritextsvar i den enkät som Trafikverket skickade till kommunerna hösten 2023 framkom att kommunerna anser att de största utmaningarna med dagens handläggning är att:

- Det saknas rutiner och kompetens hos vissa kommuner för att handlägga transportdispensärenden
- Det saknas systemstöd hos vissa kommuner
- Det saknas resurser hos vissa kommuner och kommuner med få ärenden har svårt att upprätthålla kompetens
- Handläggningen skiljer sig åt mellan olika kommuner
- Svårt för kunderna med många instanser
- Rättsosäkerhet

Under genomförandet av detta uppdrag har Trafikverket haft möten med storstadskommunerna Stockholm och Göteborg. Dessa kommuner har anställda som jobbar heltid med handläggning av dispensärenden och hanterar ett stort antal ärenden varje år. Båda kommunerna trycker på hur viktigt de anser att det är med den lokala närheten och kännedomen om

det kommunala vägnätet där förändringar sker ofta, exempelvis till följd av byggprojekt. Även kommuner med orter av mindre storlek som exempelvis Borås tycker att det vore fel att låta Trafikverket ta över handläggning och beslut om undantag. Däremot anser kommuner med väldigt få ärenden per år att det vore en fördel om Trafikverket tog över eftersom de har svårt att upprätthålla kompetens inom dispensområdet.

Sveriges kommuner och regioner (SKR) har mottagit synpunkter från kommunerna och delar bilden av att önskemålen varierar. Kommuner med få ärenden tycker att det vore en avlastning om Trafikverket tar över ansvaret och kommuner med etablerad organisation och många ärenden är mer tveksamma till en sådan förändring.

### **3.2.2 Trafikverket**

Det förekommer att kommunerna fattar beslut istället för att yttra sig när de får remiss från Trafikverket och många kommuner skickar inte remiss till Trafikverket innan de fattar beslut om undantag på statlig väg.

Det är mycket stor variation i kvaliteten i de kommunala besluten (allt från att ingen formell prövning om beslut om undantag sker till att ha mycket genomarbetad ärendehandläggning).

Eftersom det finns så många beslutsmyndigheter får Trafikverket ofta ärenden som har skickats fel och måste vidarebefordra dem till rätt kommun.

## 4 Problembeskrivning

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 (framförallt 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.

## 5 Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut från kommunerna

I detta kapitel redogörs för hur Trafikverket skulle kunna sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens (1998:1276) bestämmelser om bredd, längd och vikt som i dag sköts av kommunerna.

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.

Ett övertagande av ärendehandläggningen innebär dock inte 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.

Trafikverket har prövat och avfärdat två tolkningar av vad delvis skulle kunna innebära:

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 avfärdat 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.

## 5.1 Trafikverket tar helt över ärendehandläggning och beslut från kommunerna

Detta alternativ bygger på att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut från samtliga av landets kommuner.

**Tabell 3 Sammanställning av fördelar, nackdelar och risker för olika parter om Trafikverket helt tar över ärendehandläggning och beslut**

	<b>Kunderna</b>	<b>Trafikverket</b>	<b>Kommunerna</b>
Fördelar	<p>Alla ansökningar görs på samma ställe och på samma sätt</p> <p>Ökad rättssäkerhet genom harmonisering av beslut och villkor</p> <p>Harmonisering av handläggningstider</p>	<p>Möjlighet att vid behov direkt återkalla beslut på statliga vägar när kommunerna inte längre tilldelar dispens</p> <p>Inga felskickade ansökningar att vidarebefordra till berörd kommun</p>	<p>Kan fokusera sin verksamhet på samråd och yttranden till Trafikverket</p>
Nackdelar	<p>Ökade kostnader i många fall jämfört med idag eftersom inte samtliga kommuner tar ut avgift</p>	<p>Mer omfattande verksamhet</p>	<p>De kommuner som tar ut ansökningsavgift förlorar kostnadstäckning men måste ändå ha resurser för yttrande till</p>

			<p>Trafikverkets handläggning</p> <p>De kommuner som har resurser för dispenshantering kan delvis avveckla dessa</p> <p>Vissa kommuner vill behålla handläggning och beslut</p>
Risker	Dyrare avgifter när ansökningsavgifter tillkommer kan leda till att kunder struntar i att ansöka om dispens	Kan få utmaningar att klarar sin leverans om kommunerna inte svarar på remisser i tid	<p>Tappar kompetens och/eller resurser för att svara på remisser från Trafikverket</p> <p>Tappar kunskap om hur de kommunala vägarna används</p>

### 5.1.1 Rättsliga förutsättningar

#### Bemyndigande

För att Trafikverket ska kunna hantera ärendehandläggningen och fatta beslut istället för en kommun behöver regeringen ändra 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276). I tabellen i den paragrafen tas "kommunen" bort som beslutsmyndighet i punkterna 7, 11, 19, 21 och 25. Istället ska den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas vara beslutsmyndighet, oavsett om undantaget rör en kommun eller mer än en kommun.

Ett ärende om transportdispens avser prövning av undantag för en tung, bred eller lång transport, dvs. en transport som behöver undantag från huvudbestämmelserna i 4 kap. 12–13, 15 eller 17 § trafikförordningen (1998:1276). I samband med en sådan prövning finns idag ett bemyndigande i 13 kap. 3 § att även ge undantag från vissa trafikregler i lokala trafikföreskrifter (förbud mot trafik med fordon och begränsningar i

vikt, bredd och längd) samt från bestämmelser om färd på motorväg och motortrafikled.

### **Lokala trafikföreskrifter**

I de fall ett undantag *endast* behövs från särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter bör kommunerna ha kvar detta bemyndigande (ansvar för ärendehandläggning och beslut om undantag). Kommunerna behöver i dessa fall fortsatt ha resurser för hantering av dessa ärenden. Exempel på sådana ärenden är undantag för en transport som är kortare än 24 meter men längre än vad som tillåts enligt en lokal begränsning. Exempelvis har Stockholms kommun en generell begränsning av fordonslängden till 12 meter (men med ett flertal vägar undantagna) och Göteborgs kommun har en längdbegränsning på 10 meter inom centrala delen av staden.

Författningsförslag och kommentarer finns i kapitel 7.

### **Samråd med andra väghållare**

Innan ett beslut om undantag meddelas bör andra väghållare som berörs av undantaget ges tillfälle att yttra sig i ärendet. Detta framgår av Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2024:16) om undantag för färd med breda fordon och fordon med bred odelbar last samt Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2024:17) om undantag för färd med långa fordon, fordonståg eller lång odelbar last. Med andra väghållare avses en kommun om det är Trafikverket som är beslutsmyndighet.

Samråd sker på två olika sätt, dels med remisser i enskilda ärenden eller genom förenklade samråd.

Det saknas allmänna råd för hantering av undantag för tunga transporter. Samråd förekommer ändå, på samma sätt som för breda och långa transporter, mellan Trafikverket och kommunala väghållare. Trafikverkets praxis (som är fastställd i interna riktlinjer) är att endast medge undantag om en kommun har godkänt undantaget som rör kommunal väg.

Enligt 9 § förvaltningslagen (2017:900) ska ett ärende handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. Trafikverket förordar att ansökningar och hantering av remisser görs via e-tjänsten Trix.

### **5.1.2 Praktiska förutsättningar**

Detta alternativ förbereder Sverige för att inrätta och förvalta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med en enda nationell kontaktpunkt enligt EU:s mått- och viktdirektiv.

## **Trafikverket:**

Inför ett övertagande så kommer Trafikverket att behöva genomföra utveckling och förberedelse i form av:

- Utveckling av system (Trix)
- Förberedelser i form av rekrytering och utbildning av personal, säkerställa ändamålsenlig organisation, säkra lokaler mm
- Ta fram process och arbetssätt
- Dialog och samverkan med kommunerna, till exempel överenskommelse av formell hantering kopplat till tillståndet hos infrastrukturen och hur transporter som tilldelats dispens ska hanteras om ny färdväg av någon anledning måste meddelas
- Utveckla förenklade samråd (fler kommuner, fler kommunala gator och vägar, fler indelningar)
- Trafikverket måste ges tillgång till aktuella data om de kommunala vägarna

## **Kommunerna:**

Viktiga uppgifter för kommunerna blir att

- hålla Trafikverket uppdaterat om förändringar av vägnätet
- yttra sig till Trafikverket inför beslut i de fall det inte finns förenklade samråd

Kommunerna och Trafikverket måste därför säkerställa att det finns former för samverkan om dessa uppgifter.

Kommunerna måste även fortsättningsvis yttra sig till Trafikverket i ärenden som rör transporter på kommunala vägar. Det innebär att kommunerna kommer behöva bära vissa kostnader för bedömning av transportdispenser även fortsättningsvis, men får ej in intäkter från ansökningsavgifter när alla ansökningar istället görs hos Trafikverket.

Det finns kommuner som ser risker med att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut om undantag från dem. Det handlar främst om att kommunerna tycker att det är viktigt med lokalkunskap om vägnätet.



## 5.2 Trafikverket tar delvis över ärendehandläggning och beslut från kommunerna

Detta alternativ bygger på att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut från ett visst antal kommuner. Regeringen anger i trafikförordningen vilka kommuner som fortsatt ska vara beslutsmyndighet i ärenden om undantag för en tung, bred eller lång transport inom kommunen. Kommunerna bör dock själva få ta ställning till om de vill lämna över till Trafikverket eller behålla beslutsmandatet.

Med anledning av EU:s kommande reglering om krav på införande av en gemensam nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan, baseras detta alternativ på att sådan lösning införs.

**Tabell 4 Sammanställning av fördelar, nackdelar och risker för olika parter om Trafikverket delvis tar över ärendehandläggning och beslut**

	<b>Kunderna</b>	<b>Trafikverket</b>	<b>Kommunerna</b>
Fördelar	Alla ansökningar görs på samma ställe och på samma sätt*	Möjlighet att vid behov direkt återkalla beslut på statliga vägar när kommunerna inte längre tilldelar dispens  Färre antal felskickade ansökningar att vidarebefordra till berörd kommun	De kommuner som har lämnat över behöver inte upprätthålla resurser för handläggning och beslut  Kommunerna får själva välja om de vill ha kvar ansvaret eller inte
Nackdelar	Ansökan om, handläggning av och beslut om transportdispenser hanteras av flera beslutsmyndigheter vilket medför	Olika samarbetsformer med olika kommuner. De kommuner som behåller handläggning	De kommuner som lämnat över får inte längre intäkter av ansökningsavgifter men måste ha resurser för

	negativa konsekvenser (exempelvis spretig praxis)	har fortfarande olika arbetssätt	yttrande till Trafikverket
Risker		Kan få utmaningar att klarar sin leverans om kommunerna inte svarar på remisser i tid	Kommuner som inte längre fattar beslut kan tappa kompetens och/eller resurser för att svara på remisser från Trafikverket  Tappar kunskap om hur de kommunala vägarna används

\*Förutsatt att en gemensam lösning för ansökningar införs

## 5.2.1 Rättsliga förutsättningar

### Bemyndigande

För att Trafikverket delvis ska kunna hantera ärendehandläggningen och fatta beslut istället för ett visst antal kommuner behöver regeringen – precis som för alternativet att ta över från alla kommuner – ändra 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276). I tabellen i den paragrafen tas ”kommunen” bort som beslutsmyndighet i punkterna 7, 11, 19, 21 och 25. Istället ska den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas vara beslutsmyndighet, oavsett om undantaget rör en enskild kommun eller mer än en kommun.

Eftersom detta alternativ innebär att vissa kommuner kvarstår som beslutsmyndighet krävs dock fler ändringar i trafikförordningen. Trafikverket föreslår att en ny bestämmelse införs i förordningen där det framgår vilka kommuner som ska vara beslutsmyndighet istället för den statliga väghållningsmyndigheten. Detta blir förslagsvis ett undantag från grundregeln.

Författningsförslag och kommentarer till detta finns i kapitel 7.

## Lokala trafikföreskrifter och samråd med andra väghållare

I övrigt gäller samma förutsättningar om undantag från lokala trafikföreskrifter och för samråd med andra väghållare enligt avsnitt 5.1.1 ovan.

### 5.2.2 Praktiska förutsättningar

#### Trafikverket:

Oavsett om Trafikverket tar över från ett fåtal eller alla kommuner så kommer utveckling och förberedelse behöva genomföras i form av:

- Utveckling av system (Trix)
- Förberedelser i form av rekrytering och utbildning av personal, säkerställa ändamålsenlig organisation, säkra lokaler mm
- Ta fram process och arbetssätt
- Dialog och samverkan med kommunerna, till exempel överenskommelse av formell hantering kopplat till tillståndet hos infrastrukturen och hur transporter som tilldelats dispens ska hanteras om ny färdväg av någon anledning måste meddelas
- Utveckla förenklade samråd (fler kommuner, fler kommunala gator och vägar, fler indelningar)
- Trafikverket måste ges tillgång till aktuella data om de kommunala vägarna

#### Kommunerna:

Viktiga uppgifter för kommuner som lämnar över blir att

- hålla Trafikverket uppdaterat om förändringar av vägnätet
- yttra sig till Trafikverket inför beslut i de fall det inte finns förenklade samråd

Kommunerna och Trafikverket måste därför säkerställa att samarbete kring dessa områden fungerar.

Kommunerna kommer behöva bära vissa kostnader för bedömning av transportdispenser även fortsättningsvis för att kunna yttra sig till Trafikverket, men de kommuner som tar ut ansökningsavgifter för dispensansökan kommer att mista dessa intäkter när alla ansökningar istället görs hos Trafikverket.

Kommunerna tar i varierande grad ut ansökningsavgift för prövning av transportdispenser och i de fall sådana tas ut varierar de i storlek. De ansökningsavgifter som tas ut av kommunerna är på motsvarande sätt som hos Trafikverket tänkt att finansiera kommunens kostnader för handläggningen. Om Trafikverket tar över ärendehandläggningen från kommunerna innebär det att ansökningsavgift betalas till Trafikverket och kommunerna därmed blir av med den inkomstkällan. Detta blir problematiskt då kommunerna, inte minst i egenskap av väghållare för det kommunala vägnätet, behöver hålla resurser och kompetens för rollen som samverkande part med Trafikverket. I kommuner med större städer med stort antal dispensärenden och komplext vägnät där ständiga ombyggnationer pågår blir det extra viktigt att kommunerna har kvar den rollen.

# 6 Kostnader som kan uppstå och hur de ska finansieras

Nedan återfinns en sammanställning av de kostnader som kan uppstå om Trafikverket delvis eller helt tar över ärendehandläggning och beslut om undantag från kommunerna.

## **Kostnader för kunderna** (de som ansöker om transportdispenser):

- Tillkommande ansökningsavgifter (75 % av de kommuner som svarat på Trafikverkets enkät tar inte ut några ansökningsavgifter)

## **Kostnader för Trafikverket för att förbereda för övertagande:**

- Rekrytering och utbildning av personal (förmodligen 10–15 årsarbetskrafter baserat på 1500 normalärenden/årsarbetskraft om Trafikverket tar över från samtliga kommuner)
- Utveckling av system (Trix) (förmodligen 2 årsarbetskrafter) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Samverkan med kommunerna (förmodligen 1–2 årsarbetskrafter under uppbyggnadsfasen) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Framtagande och implementering av arbetssätt (förmodligen 2 årsarbetskrafter)

## **Kostnader för Trafikverket efter övertagande:**

- Förvaltning av system (förmodligen 1 årsarbetskraft) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Samverkan med kommunerna (cirka 1 årsarbetskraft för vidmakthållande)
- Personal (finansieras av avgifterna)

Det är viktigt att notera att det saknas heltäckande underlag om antal kommunala ärenden per år. Baserat på den enkät som skickades ut är bedömningen att det handlar om cirka 1500 ärenden/år.

På samma sätt är tillkommande intäkter från ansökningsavgifter svåra att beräkna.

### **Kostnader för kommunerna:**

- Kommunerna måste även fortsättningsvis ha resurser för att yttra sig till Trafikverket i ärenden som rör transporter på kommunala vägar
- De kommuner som tar ut ansökningsavgifter förlorar kostnadstäckning för sin verksamhet
- Kommunerna behöver lägga tid och resurser för samråd med Trafikverket om exempelvis förenklade samråd

## **6.1 Finansiering**

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.

En förutsättning för att Trafikverket ska kunna ta över ärendehandläggning och beslut från kommunerna är att Trafikverket får finansiering för den utveckling som krävs inför övertagandet.

För att Trafikverket ska kunna ta över handläggningen av de ärenden som idag handläggs av landets kommuner kommer ett omfattande utvecklingsarbete att krävas. Det handlar dels om att tillskapa organisation, rekrytera personal, kompetensutveckla såväl befintlig som tillkommande personal och att utveckla IT-system. Trafikverket kommer att behöva finansiering för utvecklingskostnaderna inför ett övertagande innan verksamhetens omkostnader täcks av inkommande ansökningsavgifter. Det är också av stor vikt att Trafikverket får finansiering motsvarande statens intäkter av ansökningsavgifter i förhållande till ökat antal ärenden för att kunna hålla kvaliteten i verksamheten.

Trafikverket fick i regleringsbrevet för 2022 i uppdrag att redovisa en plan, och vid behov förslag, för hantering av över- och underuttag av avgifter i myndighetens avgiftsbelagda verksamhet. Redovisningen innehöll även en beskrivning av de prissättningsprinciper som tillämpas. Trafikverket avser att göra en fördjupad analys kring de ansökningsavgifter som tas ut inom den offentligrättsliga verksamheten för att säkerställa att de avgiftsnivåer som är fastställda genererar full kostnadstäckning.

# 7 Författningsförslag

Konsekvenserna av detta författningsförslag är beskrivet i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Denna konsekvensutredning finns i Bilaga 1.

## 7.1 Förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs ifråga om trafikförordningen (1998:1276),

*dels att 1 kap. 3 §, 13 kap. 3 och 5 § ska ha följande lydelse,*

*dels att det ska införas en ny paragraf, 13 kap. 5 a §, av följande lydelse.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 kap.

3 §<sup>3</sup>

Om staten är väghållare enligt väglagen (1971:948) avses med myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen den statliga väghållningsmyndigheten.

Om staten är väghållare enligt väglagen (1971:948) avses med myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen den statliga väghållningsmyndigheten.

I övrigt har de beteckningar som används i denna förordning samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

*Med en tung, bred eller lång transport avses en transport som omfattas av krav på undantag från bestämmelserna i 4 kap. 12, 13, 14, 15, 17 eller 17 a §§.*

I övrigt har de beteckningar som används i denna förordning samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

---

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2017:921

*Nuvarande lydelse*

13 kap.

3 §<sup>4</sup>

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet
--------------	----------------	-----------

**4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon**

**Gemensamma bestämmelser**

7. 4 kap. 2 eller 3 §	<i>En kommun</i>	<i>Kommunen</i>
	<i>Mer än en kommun</i>	<i>Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas</i>

**Trafik med motordrivna fordon på väg**

11. 4 kap. 12–15 a §§, 17, 17 a eller 18 §	<i>En kommun</i>	<i>Kommunen</i>
	<i>Mer än en kommun</i>	<i>Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas</i>

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2018:1562



## 9 kap. Bestämmelser för trafik på motorväg och motortrafikled

19. 9 kap. 1 § första stycket 1–5 eller 2 §	a) Eftersök av vilt som kan ha skadats vid en viltolycka eller vid andra åtgärder i samband med en sådan olycka b) övriga fall	Polismyndigheten
	En kommun	Kommunen
	Mer än en kommun	Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas

---

## 10 kap. Lokala trafikföreskrifter m.m.

21. Lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket 9	<i>En kommun</i> <i>Mer än en kommun inom ett län</i> <i>a) undantag i samband med prövning som avser lång, bred eller tung transport</i> <i>b) övriga fall</i>	<i>Kommunen</i>  <i>Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas</i>  <i>Länsstyrelsen</i>
	Mer än ett län	Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas
	a) undantag i samband med prövning som avser lång, bred eller tung transport b) övriga fall	Transportstyrelsen

---

25. Lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket 19 eller 20	<i>En kommun</i> <i>Mer än en kommun inom ett län</i>	<i>Kommunen</i> <i>Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas</i>
--	--	---

*Föreslagen lydelse*

13 kap.

3 §

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet
--------------	----------------	-----------

**4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon**

**Gemensamma bestämmelser**

7. 4 kap. 2 eller 3 §

*Den statliga vägghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas*

**Trafik med motordrivna fordon på väg**

11. 4 kap. 12–15 a §§, 17, 17 a eller 18 §

*Den statliga vägghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas*

**9 kap. Bestämmelser för trafik på motorväg och motortrafikled**

19. 9 kap. 1 § första stycket 1–5 eller 2 §

a) Eftersök av vilt som kan ha skadats vid en viltolycka eller vid andra åtgärder i samband med en sådan olycka

Polismyndigheten

b) undantag i samband med prövning som avser tung, bred eller lång transport

*Den statliga vägghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas*

c) övriga fall  
En kommun

Kommunen  
Den statliga vägghåll-

Mer än en kommun ningsmyndigheten  
i den region där färden  
påbörjas

---

**10 kap. Lokala trafikföreskrifter m.m.**

21. Lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket 9

a) *Undantag i samband med prövning som avser tung, bred eller lång transport* Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas

b) *övriga fall*

*Inom en kommun* Kommunen

*Mer än en kommun inom ett län* Länsstyrelsen

*Mer än ett län* Transportstyrelsen

---

25. Lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket 19 eller 20

a) *Undantag i samband med prövning som avser tung, bred eller lång transport* Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas

b) *övriga fall*

*En kommun* Kommunen

*Mer än en kommun inom ett län* Den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas

## 13 kap.

5 §<sup>5</sup>

Om *en kommun eller* en statlig väghållningsmyndighet meddelar föreskrifter om eller i ett enskilt fall beslutar om undantag från bestämmelserna i 4 kap. 12, 13, 14, 15, 17 eller 18 §, får beslutsmyndigheten även meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 3 kap. 7 § första och andra styckena, 9 § första och tredje styckena, 11 § och 12 § första stycket 3, 9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och 2 §, om det behövs av säkerhets- eller framkomlighetsskäl.

Om en kommun meddelar föreskrifter om eller i ett enskilt fall beslutar om undantag från bestämmelserna i 3 kap. 6 § första eller fjärde stycket eller 4 kap. 2 §, ska den högsta tillåtna hastigheten fastställas. Även i övrigt får undantag förenas med särskilda villkor.

Om en statlig väghållningsmyndighet, *eller en kommun enligt 5 a §*, meddelar föreskrifter om eller i ett enskilt fall beslutar om undantag från bestämmelserna i 4 kap. 12, 13, 14, 15, 17 eller 18 §, får beslutsmyndigheten även meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 3 kap. 7 § första och andra styckena, 9 § första och tredje styckena, 11 § och 12 § första stycket 3, 9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och 2 §, om det behövs av säkerhets- eller framkomlighetsskäl.

Om en kommun meddelar föreskrifter om eller i ett enskilt fall beslutar om undantag från bestämmelserna i 3 kap. 6 § första eller fjärde stycket eller *om en statlig väghållningsmyndighet, eller en kommun enligt 5 a §, beslutar om undantag från bestämmelserna i 4 kap. 2 §* ska den högsta tillåtna hastigheten fastställas. Även i övrigt får undantag förenas med särskilda villkor.

---

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2023:180

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

13 kap.

5 a §

*Trots bestämmelserna i 3 § första stycket 7, 11, 19, 21 och 25 ska följande kommuner vara beslutsmyndighet inom kommunen istället för den statliga väghållningsmyndigheten i ärenden om undantag för en tung, bred eller lång transport:*

*- A-kommun, B-kommun, C-kommun...*

---

Denna förordning träder i kraft den 1 xx 202x.

## **7.2 Författningskommentar**

### **1 kap. 3 §**

En definition av begreppet *tung, bred eller lång transport* är en förutsättning för att göra det tydligt vad som avses med en sådan transport i 13 kap. 3 §.

Definitionen gör det tydligare att avgränsa vilka ärenden som avses. En transportdispens är ett beslut med stöd av 13 kap. 3 § första stycket 11 trafikförordningen (1998:1276) om undantag från bestämmelserna om största tillåtna vikt, bredd och/eller längd i 4 kap. 12, 13, 14, 15, 17 eller 17 a §§ trafikförordningen. Ett sådant beslut får även innehålla undantag från vissa andra trafikregler och lokala trafikföreskrifter med stöd av 13 kap. 3 § första stycket 7, 19, 21 och 25 och 5 § trafikförordningen (se nedan under 13 kap. 3 §).

Denna definition skulle exempelvis kunna placeras i 1 kap. 3 § trafikförordningen, som ett *nytt andra stycke*.

## 13 kap. 3 §

För att Trafikverket ska kunna sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag för tunga, breda eller långa transporter som idag sköts av kommunerna krävs en förändring gällande beslutsmandat. För att åstadkomma detta föreslås att kommunen tas bort ur förteckningen som beslutsmyndighet i punkterna 7, 11, 19, 21 och 25.

Istället ska den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas vara beslutsmyndighet, oavsett om undantaget rör en kommun eller mer än en kommun. Statlig väghållningsmyndighet är enligt 2 kap. 1 § vägförordningen (2012:707) Trafikverkets region.

### Tabell 5 Översikt av aktuella trafikregler

Punkt i 13 kap. 3 § trafikförordningen	Trafikregel
7	Antal dragna fordon samt bruttoviktsbegränsning på dragna fordon (4 kap. 2 §) Maximal släpvagnsvikt (4 kap. 3 §)
11	Vikt (4 kap. 12–14 §§) Bredd (4 kap. 15 §) Bredd och vikt för släpvagn kopplad till moped eller motorcykel (4 kap. 15 a §) Längd (4 kap. 17, 17 a §§) Nämnvärd skada på körbanan (4 kap. 18 §)
19	Tillåten trafik på motorväg och motortrafikled (9 kap. 1 § första stycket 1–5 eller 2 §)
21	Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon (10 kap. 1 § andra stycket 9)
25	Lokala trafikföreskrifter om begränsning till lägre vikter än 4 kap. 12 § (10 kap. 1 § andra stycket 19) Lokala trafikföreskrifter om inskränkning till mindre bredd eller längd än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a § (10 kap. 1 § andra stycket 20)

### Punkt 7

Punkt 7 i förteckningen innehåller bestämmelser om att kommunen kan medge undantag från 4 kap. 2 § om hur många fordon som ett motordrivet fordon får dra samt undantag från den bruttoviktsbegränsning som gäller på dragna fordon.

Vidare får kommunen medge undantag från bestämmelserna om maximal släpvagnsvikt för ett motordrivet fordon (4 kap. 3 §).

Om undantagen från 4 kap. 2 eller 3 § istället rör mer än en kommun är det den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas som är beslutsmyndighet.

Förslaget innebär att kommunen tas bort från punkten och att det endast är den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas som är beslutsmyndighet.

I förslaget till ny 13 kap. 5 a § (se nedan) finns en möjlighet för regeringen att föra in ett undantag gällande vilken eller vilka kommuner som trots 13 kap. 3 § ska vara beslutsmyndighet inom kommunen.

## **Punkt 11**

Punkt 11 i förteckningen innehåller bestämmelser om undantag från huvudbestämmelserna om högsta tillåten vikt i 4 kap. 12, 13 och 14 §§ (axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck samt bruttovikt på fordon och fordonståg m.m.), bredd i 4 kap. 15 § och längd i 4 kap. 17 och 17 a §§.

Vidare finns en möjlighet att medge undantag från 4 kap. 15 a § (bestämmelser om bredd och vikt på släpvagn som kopplas till motorcykel eller moped).

Det finns även möjlighet att medge undantag från bestämmelsen i 4 kap. 18 § om att ett motordrivet fordon och fordon som kopplats till ett sådant fordon, om fordonets hjul, band eller medar är sådana att de kan medföra nämnvärd skada på körbanan, endast får föras på enskilda vägar.

Om undantaget rör en kommun är det kommunen som är beslutsmyndighet. Rör undantaget istället mer än en kommun är det den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas som är beslutsmyndighet.

Förslaget innebär att kommunen tas bort från punkten och att det endast är den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas som är beslutsmyndighet.

Ärenden om undantag från 4 kap. 15 a och 18 §§ är enligt Trafikverkets mening mycket ovanliga. Ärenden om undantag från 4 kap. 17 a § (längd för bussar) förekommer i ett fåtal fall hos Trafikverket. Antalet ärenden av denna typ som idag hanteras av kommuner är inte kartlagt. Vi bedömer dock att det troligen är ett begränsat antal även hos kommunerna.

## **Punkt 19**

Punkt 19 i förteckningen innehåller bestämmelser om undantag från vilken typ av trafik som är tillåten på en motorväg och en motortrafikled.

För vissa tunga, breda eller långa transporter behöver undantag medges från denna trafikregel, eftersom vissa av dessa fordon inte får framföras med en hastighet som överstiger 40 km/h (tex. tunga efterfordon) eller att vissa broar måste passeras med en låg hastighet på grund av ett villkor i dispensbeslutet.

Förslaget innebär att en ny punkt b) läggs till som tydliggör att det i samband med provning som avser tung, bred eller lång transport endast är den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas som är beslutsmyndighet.

Nuvarande punkt b) som rör undantag för övriga fall betecknas istället c). Det förekommer ärenden där undantag söks från bestämmelserna i 9 kap. 1 eller 2 § som inte rör en tung, bred eller lång transport. Det kan t.ex. röra sig om långsamtgående fordon och där alternativ färdväg på annan väg än motorväg eller motortrafikled saknas. Eftersom ett sådant ärende inte avser färd med en tung, bred eller lång transport bör dagens myndighetsstruktur behållas för dessa undantag.

## **Punkt 21**

Punkt 21 i förteckningen innehåller bestämmelser om undantag från lokala trafikföreskrifter med särskilda trafikregler om förbud mot trafik med fordon (10 kap. 1 § andra stycket 9).

I samband med vissa tunga, breda eller långa transporter kan det ibland vara nödvändigt att medge undantag även från sådana lokala trafikregler.

För övriga fall, dvs. inte en tung, bred eller lång transport, behöver dagens struktur kvarstå. För att tydliggöra detta struktureras punkten om så att undantag i samband med provning för tung, bred eller lång transport läggs in som en ny punkt a), medan undantag för övriga fall läggs in som punkt b). Myndigheter för undantag för övriga fall kvarstår som idag, men läggs tillsammans i punkten b).

## **Punkt 25**

Punkt 25 i förteckningen innehåller bestämmelser om undantag från lokala trafikföreskrifter med särskilda trafikregler om begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 § (10 kap. 1 § andra stycket 19) och



om inskränkning till mindre bredd eller längd än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a § (10 kap. 1 § andra stycket 20).

I samband med vissa tunga, breda eller långa transporter kan det ibland vara nödvändigt att medge undantag även från sådana lokala trafikregler.

Enligt Transportstyrelsens allmänna råd (punkt 9 i TSFS 2024:16 och punkt 11 i TSFS 2024:17) bör samråd ske med den myndighet som har meddelat föreskrifterna innan undantag medges från lokala trafikföreskrifter enligt denna punkt.

För övriga fall, dvs. undantag som inte är en tung, bred eller lång transport, ska dagens struktur kvarstå. För att tydliggöra detta struktureras punkten om så att undantag i samband med prövning för tung, bred eller lång transport läggs in som en ny punkt a), medan undantag för övriga fall läggs in som punkt b). Myndigheter för undantag för övriga fall kvarstår som idag, men läggs tillsammans i punkten b).

Det är viktigt att notera att flytt av beslutsmandatet till den statliga väghållningsmyndigheten enligt punkt 21 och 25 endast gäller undantag i samband med prövning som avser en tung, bred eller lång transport, dvs. en transport som behöver undantag från huvudbestämmelserna i 4 kap. trafikförordningen (undantag enligt 13 kap. 3 § första stycket 11).

För övriga fall bör kommunens bemyndigande kvarstå där ett undantag *endast* krävs från särskilda trafikregler meddelade genom lokala trafikföreskrifter. Det kan t.ex. röra sig om undantag för transporter som är kortare än 24 meter, men som är för långa i förhållande till den tillåtna längden enligt lokala trafikföreskrifter om inskränkning till mindre längd än som tillåts i 4 kap. 17 §.

För att tydliggöra vad som avses med en *tung, bred eller lång transport* förslår vi en definition i 1 kap. 3 § (se ovan).

### **13 kap. 5 §**

Den föreslagna ändringen i *första stycket* innebär att kommunen som beslutsmyndighet tas bort när det gäller undantag från bestämmelserna i 4 kap. 12, 13, 14, 15, 17 eller 18 §, dvs. för en tung, bred eller lång transport.

Eftersom en kommun enligt förslaget till ändring i 13 kap. 3 § inte längre är beslutsmyndighet enligt punkt 7 tillförs i *andra stycket* en ny text som förtydligar att om den statliga väghållningsmyndigheten beslutar om ett undantag från 4 kap. 2 § - antal dragna fordon samt bruttoviktsbegränsning på dragna fordon – ska den högsta tillåta hastigheten fastställas.

Om regeringen dock väljer att vissa kommuner även fortsättningsvis ska vara beslutsmyndighet för tunga, breda och långa transporter behöver en hänvisning till den nya 5 a § göras, så att även dessa kommuner kan meddela undantag från de övriga trafikregler som räknas upp i 5 §. Om Trafikverket helt ska ta över ärendehandläggningen kan hänvisningen utgå.

### **13 kap. 5 a §**

I förslaget finns en möjlighet för regeringen att föra in ett undantag gällande vilken eller vilka kommuner som trots 13 kap. 3 § ska vara beslutsmyndighet inom kommunen.

Paragrafen är ny och innebär att regeringen anger i förordningen vilka kommuner som fortsatt ska vara beslutsmyndighet inom kommunen (trots grundregeln i 13 kap. 3 § att den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas är beslutsmyndighet). Denna paragraf behövs alltså bara om Trafikverket ska ta över delvis från kommuner.

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 istället för den statliga väghållningsmyndigheten.

Alternativt skulle den föreslagna bestämmelsen kunna tas in i förordningen som ett nytt fjärde stycke i 13 kap. 7 § eller som en ny 7 a §.

# 8 Förenklingar och effektiviseringar

Detta kapitel avser den del av regeringens uppdrag som handlar om att beskriva förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan genomföras för att förbättra för kunderna och beslutsmyndigheterna. Många av förslagen kommer från branschen. Trafikverket bedömer att förslagen inte kräver några lagstiftningsändringar, vilket innebär att de skulle kunna genomföras med dagens ansvarsfördelning. Det är i många fall en resurs- och prioriteringsfråga i vilken takt som utvecklingen kan ske.

I avsnitt 8.1–8.3 redovisas förändringar som kan genomföras om alla/vissa kommuner behåller ansvaret för handläggning och beslut om dispens.

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.

I avsnitt 8.10–8.12 redovisas förslag till förändring som kräver större utvecklingsinsatser (främst av systemstöd) av Trafikverket, vilka därför är möjliga att initiera längre fram (beroende på finansiering).

I avsnitt 8.13 redovisas förändring som kan genomföras oavsett om ansvar för handläggning och beslut om dispens ändras eller inte.

## 8.1 Alla ansökningar om transportdispens görs på ett ställe

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). Detta innebär att den som vill ansöka om dispens måste ta reda på hur man ansöker (olika krav i olika kommuner) och hålla reda på om ansökan ska göras hos en kommun eller hos Trafikverket, vilket upplevs som omständligt av branschen.

### Förslag

Inför en webblösning där alla ansökningar om transportdispens registreras oavsett var transporten ska genomföras. Förslaget innebär att det är samma beslutsmyndigheter som tidigare.

Detta förfaringssätt skulle uppfylla EU:s kommande krav på att alla medlemsländer ska tillhandahålla en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan.

Att införa en webblösning skulle också kunna utgöra ett första steg mot att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut om undantag från kommunerna.

Webblösningen går att utveckla genom att Trafikverket och kommunerna tillsammans även inför gemensamma kvalitetskrav på beslut, handläggningstider med mera för att harmonisera hantering och bedömning av ansökan av undantag.

## **8.2 All ansökan, ärendehandläggning och beslut sker i samma system**

Det är omständligt att ansöka om transportdispens hos olika instanser, men ett större problem är att beslutsmyndigheterna hanterar transportdispensansökningar olika (allt från handläggningstider till innehåll i besluten). Detta innebär att de som ansöker om dispens inte vet hur lång tid det kommer att ta att få dispens och att ansökningar för samma typ av transporter kan få olika beslut beroende på vem som handlägger och fattar beslut.

### **Förslag**

Genom att utveckla ett gemensamt system (förslagsvis Trix) för ansökan, ärendehandläggning och beslut möjliggörs ett bättre integrerat arbetsflöde mellan myndighetsaktörerna i dagens dispensprocess. Förslaget innebär ingen samordning av ansökningsavgifter, men på sikt kommer sannolikt en mer samlad kommunal avgiftsbild på grund av en harmonisering av arbetssystem likväl som rutiner att uppstå. Förslaget bygger på att kommunerna är kvar som beslutsmyndigheter, men genom att handläggningen görs i Trix så följer alla samma processflöde.

Förslaget kräver utveckling av Trix, utbildning av kommunerna och att någon part har ansvar för arbetssätt och uppföljning av kvalitet på beslut.

Detta förfaringssätt skulle uppfylla EU:s kommande krav på att alla medlemsländer ska tillhandahålla en enda nationell kontaktpunkt där sökanden ska lämna in sin ansökan.

## 8.3 Harmonisera kommunernas handläggning

SKR har tagit fram handboken ”Undantag för tunga, breda och långa transporter: Handbok för bedömning” (2023). Handboken ska hjälpa till att skapa effektiva rutiner för bedömning av de ansökningar om undantag som kommunerna tar emot samt bidra till en harmonisering av kommunernas handläggning av ansökningar om undantag.

På kommunal nivå saknas ofta utbildningsmaterial, riktlinjer tips och exempel på formuleringar avseende bra beslut med olika villkor. Varje kommun får så att säga uppfinna hjulet på nytt och det finns ingen harmonisering mellan kommuner.

I de fall en kommun begär yttrande av Trafikverket i ett transportdispensärende får dock kommunen ett dokument med de förutsättningar och villkor som gäller för transporten. Många kommuner har också tagit fram beslutsmallar liknande de som Trafikverket har.

### Förslag

Arbetet med att harmonisera kommunernas handläggning är påbörjat genom SKR:s handbok och önskvärt vore att SKR fortsätter att ta en mer aktiv roll i utvecklandet av området transportdispenser genom att ta fram praxis för att harmonisera kommunernas arbete. SKR kan anordna utbildningar, skapa verktyg, visa på goda exempel och ta fram mallar för beslut.

Det finns behov av gemensamma kvalitetskrav/servicenivåer hos kommunerna för handläggningen av transportdispensärenden. Tillsammans med SKR kan Trafikverket formulera krav på parametrar som exempelvis handläggningstider, bedömningsgrunder och innehåll i beslut som kommunerna åtar sig att leva upp till. På så sätt ökar kvaliteten i undantagsprocessen.

En annan viktig uppgift för SKR kan vara att arbeta med att samla in statistik över transportdispenser från kommunerna.

Om SKR tar en mer aktiv roll inom området kan statusen för arbetsuppgifterna dessutom höjas inom kommuner och kvaliteten på besluten därmed bli bättre.

## 8.4 Utveckla de förenklade samråden mellan kommunerna och Trafikverket

Trafikverket erbjuder kommuner förenklat samråd i syfte att avlasta kommunernas arbete med att svara på remisser från Trafikverket (eller på

förfrågningar från kunder som är företagsanvändare). Förenklade samråd beskrivs i kapitel 2.2.

Trafikverket bedömer att det är viktigt att prioritera detta utvecklingsarbete.

## Förslag

Trafikverket utvecklar arbetssättet med förenklade samråd ytterligare:

- Upprätta förenklade samråd med fler kommuner

Idag finns förenklat samråd med 176 kommuner. Trafikverket kan arbeta med att utöka antalet kommuner som använder detta arbetssätt.

- Inför möjlighet till flera olika vikt- och måttnivåer i ett samråd

Idag sker samråd, som beskrivs ovan, ofta genom att kommunen accepterar de högsta värdena för bredd, längd och vikt. Med flera olika nivåer för vikter och mått skulle flexibiliteten öka, exempelvis möjlighet att inkludera fler vägsträckor eller vägnät men med lägre vikter.

För att detta ska fungera krävs ett mer systematiskt arbete med att ta fram och vidmakthålla samråden, exempelvis genom att jobba proaktivt med förnyelser (så att giltighetstiderna inte hinner gå ut) och att införa ett enhetligt arbetssätt för ajourhållning och ansvar mellan kommunen och Trafikverket.

- Inför förenklade samråd i båda riktningarna

Idag kan Trafikverket på egen hand handlägga ett ärende om transportdispens utan att begära in yttrande från kommunen under förutsättning att det träffats ett avtal om förenklat samråd men det omvända förekommer inte. Det finns kommuner som handlägger ett större antal ärenden där ansökan omfattar en liten sträcka statlig väg och yttranden från Trafikverket måste därför begäras in varje enskilt ärende. Det hade underlättat för kommunerna om de på egen hand hade kunnat fatta beslut i sådana ärenden utan att begära ett yttrande i det enskilda fallet av Trafikverket. Denna möjlighet finns inte än.

En förutsättning för att ge kommuner rätt att fatta beslut utan att samråda i varje enskilt ärende med Trafikverket är att de får information om eventuella hinder på vägen och enkelt kan ta kontakt med transportören och återkalla transportdispensen samt att infrastrukturen är av enklare beskaffenhet (t.ex. inga broar).

## 8.5 Införa gruppbeslut

För en del transporter (exempelvis transport av vissa mobilkranar) efterfrågas flexibilitet som möjliggör snabba ändringar om något oförutsett inträffar. Förändringar kan uppstå som innebär att en transport inte genomförs som planerat vilket innebär att beslutet om transportdispens förfaller. Frågan har väckts om det inte skulle gå att få till mer flexibla beslut rörande transportdispenser för mobilkranar t.ex. utifrån ett ”typfordon” eller en ”kategori” då många av dessa fordon liknar varandra.

Grunden för undantag från trafikförordningen är ett ”enskilt fall”. Ett enskilt fall är ett undantag för en specifik transport, för en specifik vägsträcka, för en viss ”individ” (last eller fordon). I dagsläget måste transportörer som kör mobilkranar ansöka om undantag för varje enskilt fordon.

### Förslag

Trafikverket delar in befintliga fordon i olika grupper så att alla fordon som ingår i en grupp kan beviljas i samma undantag. Med detta förfaringsätt tilldelas beslut även fortsättningsvis med registreringsnummer, men det kan istället finnas ett eller flera alternativa fordon (registreringsnummer) i samma beslut. Detta ger större flexibilitet för kunderna som kan använda samma undantag för flera olika fordon. Förutsättningen måste vara att fordonen är väldigt lika avseende mått och vikter. Prövningen måste göras utifrån den tyngsta kranen inom gruppen.

## 8.6 Förenkla kraven på beskrivning av lasten

Idag kräver Trafikverket att lasten beskrivs med lastslag, märke och typ vilket innebär att ett dispensbeslut bara gäller för en viss specifik last i taget. Detta är en etablerad praxis sedan många år, men av transportörer ansedd som onödigt detaljerad. Anledningen till att lasten bör beskrivas på ett noggrant och specifikt sätt är att det vid prövning av ärendet ska vara möjligt att bedöma om lasten är odelbar och att det även ska vara möjligt att kontrollera att lasten är den som angivits i ansökan vid en vägkontroll.

### Förslag

Trafikverket tar fram kategorier av lasttyper som kan användas istället för att ange exakt vilken specifik last som ska transporteras. Dessa kategorier skulle till exempel kunna vara ”hjulburen entreprenadmaskin”, ”husmodul” eller ”båt”. På så sätt blir det mer flexibelt för transportören som, förutsatt att alla förutsättningar i dispensen är uppfyllda och

villkoren följs, kan använda samma dispensbeslut för flera olika transportuppdrag. En enklare beskrivning av lastens kategori bör inte göra någon skillnad för trafiksäkerheten och möjliggör kontroll av lasten vid en vägkontroll.

## 8.7 Förändrad tolerans för vikter

Vid en prövning av en ansökan för en tung transport utgår man från transportfordonens tjänstevikt till vilken den odelbara lastens vikt adderas för att erhålla fordonstågets bruttovikt. Om endast dessa teoretiska viktuppgifter ligger till grund för prövningen finns det risk att den medgivna dispensvikten inte stämmer överens med verkliga förhållanden och att marginalerna blir för små.

Om ett transportföretag utför en transport där uppdragsgivaren uppgivit en felaktig lastvikt och det vid en kontroll konstateras att fordonståget därmed överskrider den medgivna dispensvikten tas överlastavgift ut. Överlastavgift påförs dragfordonets ägare.

För tunga fordon som inte transporterar last, exempelvis mobilkranar och betongpumpar, har viss förenkling genomförts. Där efterfrågas den faktiska bruttovikten istället för den teoretiska tjänstevikten i registreringsbeviset. Detta förutsätter dock att fordonen är kontrollvägda och att vikterna inte överskrider fordonets tekniskt tillåtna axeltryck och totalvikt. Kontrollvägning ska dokumenteras med en vågsedel eller ett vägningsintyg och vara signerade av behörig kontrollant.

## Förslag

Trafikverket gör en översyn av metoden för kontroll och lastberäkning av tunga transporter med odelbar last med syfte att ta bort dagens vikt tillägg för lastsäkringsutrustning och ersätta det med en tolerans på den sökta lastens vikt.

## 8.8 Utveckla tidsvillkor

Idag förekommer tidsvillkor för vissa breda och långa transporter som innebär att de inte får utföras vissa dagar och under vissa klockslag. I Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2024:16) om undantag för färd med breda fordon och fordon med bred last samt Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2024:17) om undantag för färd med långa fordon, fordonståg eller lång odelbar last, har numera råden om tidsvillkor för färd på lördagar, söndagar och helgdagar m.m. mönstrats bort. Det åligger istället beslutsmyndigheten att själv avgöra vilka tidsvillkor som ska anges



för den aktuella transporterna. Här föreligger därmed en risk för att beslutsmyndigheterna har olika tillämpning av tidsvillkor.

Trafikverket har sedan 1 december 2023 tagit bort tidsvillkoren för breda transporter med en bredd av högst 3,5 meter för färd efter kl. 15 på fredagar som en konsekvens av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:36) om föreskrifter och allmänna råd om färd med bred odelbar last.

## Förslag

Trafikverket säkerställer att tidsbegränsningar är relevanta och startar en översyn som syftar till att se om praxis för tidsvillkoren för helger (lördagar, söndagar och helgdagar) ska förändras eller tas bort helt.

## 8.9 Utöka generell vägnätsdispens

Trafikverket har en modell med generella vägnätsdispenser för vissa tunga transporter som gäller för ett utpekat vägnät inom en trafikverksregion. I det vägnätet ingår europavägar, riksvägar och primära länsvägar (vägnummer E4–499). Endast vägar som tillhör bärighetsklass 1 (BK1) och bärighetsklass 4 (BK4) ingår.

De fordon som idag är möjliga att ge tung generell vägnätsdispens till är:

- Tung transport utan last (tex. dragbil med tillkopplad påhängsvagn med fast karosseri) och med högsta vikt enligt särskild bruttoviktstabell
- Tung transport med odelbar last (främst dragbilar med påhängsvagnar) och med högsta vikt enligt särskild bruttoviktstabell
- Tungt fordon (mobilkran, EG-mobilkran eller betongpump) med axeltryck på högst 13 ton samt med ett så kallat A/B-värde på högst 12/24 ton (A/B-värde är en klassning av fordonet som beräknas i Trix för varje fordon och är beroende av antal axlar, axelavstånd och axeltryck)
- Terrängvagnar (dumprar) utan last

De allra flesta dispenstransporter har start- och målpunkter utanför det utpekande dispensvägnätet. I dispensbesluten villkoras att om färd krävs på andra vägar än de som ingår i den generella vägnätsdispensen så måste en ansökan göras hos aktuell kommun eller Trafikverket. Det är dock mycket ovanligt att ansökningar görs hos kommunerna eller hos Trafikverket för färder utanför dispensvägnätet.

## Förslag

Generella vägnätsdispenser utökas så att dagens generella vägnät sammanbinds med andra viktiga vägar (främst kommunala). De vägar som ingår i förenklade samråd med kommunerna bör även ingå i generell vägnätsdispens. I arbetet med utveckling av de förenklade samråden (se ovan) tas även vägnät för generella tunga dispenser med.

## 8.10 Utveckla system för informationsdelning

Redan idag är det vanligt att Trafikverket fattar beslut om dispens för färd på kommunala vägar och gator och tvärt om att kommuner fattar beslut om dispens för färd på statliga vägar.

Dispenstransporterna tilldelas färdvägar som ska användas vid transporterna, men ibland kan något inträffa som innebär att förevisad färdväg inte fungerar (till exempel ett vägarbete eller en skada) och i dessa fall behöver tilldelade dispenser dras in och ny färdväg tilldelas. I dagsläget finns inget system för att dela information mellan kommunerna och Trafikverket när något inträffar på kommunal väg/gata eller statlig väg som påverkar framkomligheten, istället hänvisas kunderna till att själva kontrollera om en anvisad färdväg är farbar.

## Förslag

Trafikverket och kommunerna utvecklar ett system för informationsdelning så att beslutsmyndigheterna har möjlighet att återkalla beslut om undantag och föreskriva ny färdväg när något inträffar på annan beslutsmyndighets väg.

## 8.11 Automatisera vissa beslut

Trafikverket har delvis automatiserat delar av ärendeprocessen. Exempelvis sker diarieföringen av en ansökan automatiskt om sökanden använder webbansökan i Trix.

En annan funktion som Trafikverket har är bevakning av förändrad broklassning på det statliga vägnätet. Den innebär att en automatisk kontroll görs av broar längs färdvägen i ett giltigt dispensbeslut. Om en bro får förändrad lägre bärighet, till exempel på grund av en skada, måste dispensbeslutet återkallas eftersom förutsättningarna för passage av bron har förändrats. Om beslutet avser en specifik färdväg måste kunden ansöka om ett nytt beslut. Om beslutet avser en generell vägnätsdispens skapar Trafikverket ett nytt ärende med samma fordon och vägnät som i det ursprungliga beslutet, men med nya brovillkor.

## Förslag

Vissa transportdispensärenden är av enkel karaktär. Med ett automatiserat beslutsfattande av sådana ärenden kan ärendehanteringens effektiviseras.

Enligt 28 § förvaltningslagen (2017:900) får beslut fattas automatiserat. Med automatiserade beslut avses beslut som fattas maskinellt utan att någon enskild befattningshavare på myndigheten tar någon aktiv del i själva beslutsfattandet i det enskilda fallet.

En ärendegrupp som skulle vara lämplig att börja med är beslut om undantag för färd med breda fordon i breddintervallet 261–310 cm. Dessa är fordon som på grund av sin funktion måste vara bredare än 260 cm eller fordon som transporterar eller som är särskilt anpassat för att transportera bred odelbar last (tex. påhängsvagnar för transport av entreprenadmaskiner).

Fler delar än idag skulle kunna hanteras automatiskt av systemet, till exempel hanteringen av förändrad broklassning. Hanteringen av återkallande och skapande av nya beslut skulle därigenom kunna förenklas och effektiviseras.

## 8.12 Digitalt förarstöd och digital uppföljning vid dispenstransporter

Kunderna tilldelas ibland transportdispenser som varar under väldigt lång tid. Det innebär att det kan uppstå händelser på vägarna under denna tid, till exempel ett vägarbete, som innebär att färdvägen inte längre fungerar för dispenstransporten. Det är idag kundernas ansvar att ta reda på om en väg är farbar samt att, om annan färdväg krävs, ansöka om ny dispens.

När Trafikverket utfärdar en transportdispens för en tung transport skapas en datafil som innehåller information om färdväg och positioner för de broar som transporten ska passera och där restriktioner gäller. Datafilen ska läsas in i en bärbar dator och öppnas i ett särskilt program som tillhandahålls av Trafikverket (DBS). DBS ger instruktioner om hur transporten ska passera de broar som har restriktioner, dels på dataskärmen och dels genom röstmeddelanden. Information anges även om vägnummerbyten längs färdvägen.

Tekniken kring denna befintliga lösning är föråldrad samtidigt som nya behov behöver tas om hand.

För väghållare, såsom Trafikverket och kommuner, är det viktigt att förhindra att en väg slits ner i förtid eftersom en sådan nedbrytning är

förenad med stora kostnader. Vaghållare saknar möjlighet att genomföra kontroller.

Inom fordonsbranschen sker snabb teknikutveckling, vilket möjliggör helt nya sätt att övervaka/kontrollera fordon och transporter digitalt. Det är t.ex. möjligt att genom olika fordonssensorer övervaka hur mycket ett fordon väger under transporten. Det är också möjligt att programmera ett fordon så att det inte kan köra över en viss hastighet eller tillåta ett fordon att endast köra en förutbestämd vägsträcka (geofencing).

## Förslag

Trafikverket utvecklar som ett första steg en ny lösning för förarstöd som innefattar dagens funktion hos DBS men med vissa förbättringar såsom tydligare ruttnavigering (karta) och som bygger på modern teknik.

Trafikverket skulle även kunna utreda möjligheterna till automatiska meddelanden till kunderna om en händelse (till exempel olycka eller arbete) inträffar som innebär att en tilldelad färdväg inte längre är farbar. Likaså borde en sådan händelse resultera i att dispensen automatiskt uppdateras med en ny förevisad färdväg utan att kunden behöver ansöka på nytt.

Fortsatt arbete bör också inriktas på att utveckla förarstödslösning med en möjlighet att följa upp om transporter har utförts på ett korrekt sätt. Här finns dock flera utmaningar, både tekniskt och lagstiftningsmässigt.

## 8.13 Polismyndighetens arbete

Polisen har tre roller kopplat till transportdispenser:

1. Meddela tillstånd enligt ordningslagen avseende uppställning på offentlig plats (av exempelvis kranar) inom detaljplanelagt område
2. Trafikövervakning (kontrollera att dispenstransporterna uppfyller förutsättningar och villkor i beslut)
3. Tilldela förordnande till vägtransportledare

I Trix finns en funktion kallad ärendesökning i vilken Polismyndigheten kan logga in i systemet och söka fram giltiga dispensbeslut för ett visst registreringsnummer; tidpunkt (datum), ärendenummer, lastslag eller typ av dispens (tung, bred, lång). Det går också att markera ett sökområde i en karta. Sökresultatet visas på karta med aktuella färdvägar och beslutsdokument. Om ett beslut är återkallat av Trafikverket framgår även detta.

Motsvarande möjlighet att kontrollera villkor i kommunernas dispensbeslut saknas i nuläget.

## **Förslag**

Trafikverket tar initiativ till att förbättra och öka samarbetet med Polismyndigheten i syfte att både höja kunskap om transportdispenser hos Polisen inom transportdispenser samt att utöka Polisens användning av Trix Ärendesökning.

Exempelvis skulle Trafikverket kunna erbjuda informationstillfällen då regelverk presenteras och sökningsfunktionen i Trix visas.

# 9 Referenser

## Litteratur

Andersson, M. & Andersson, K. (2021). *Transportdispenser. Analys av nutid och förslag på framtid*. RISE rapport 2021:90.

Andersson, M. & Andersson, K. (2024). *Digitalt förarstöd vid dispenstransporter*. RISE rapport 2024:28.

Sveriges Kommuner och Regioner. (2023). *Undantag för tunga, breda och långa transporter. Handbok för bedömning*.

Trafikverket. (2011). *Dispenstransporter (breda, långa och tunga vägtransporter) – en handbok*. Trafikverkets publikation 2011:057.

Trafikverket. (2024). *Avgiftsuttag i balans. Slutrapport – Prissättningsprinciper*. Trafikverkets publikation 2024:082.

## Offentligt tryck

### Riksmötet 2019/2020

Motion till riksdagen 2019/20:177 (C) Förenkla ansökan om dispens för att transportera vissa maskiner

Motion till riksdagen 2019/20:2597 (M) Transporter för jobb och tillväxt

Motion till riksdagen 2019/20:3246 (C) En hållbar infrastruktur för hela landet

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU11 Väg- och fordonsfrågor

Riksdagsskrivelse 2019/20:223 (med överlämnande av trafikutskottets betänkande 2019/20:TU11 Väg- och fordonsfrågor)

### Riksmötet 2020/2021

Motion till riksdagen 2020/21:1403 (M) Nytt arbetssätt för mobila kranar

Motion till riksdagen 2020/21:1564 (S) Förenkla dispenser för mobila kranar

Motion till riksdagen 2020/21:2218 (SD) Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

Motion till riksdagen 2020/21:3172 (C) Hållbara transporter med hög tillgänglighet i hela landet

Motion till riksdagen 2020/21:3468 (M) En hållbar transportpolitik för jobb och tillväxt

Regeringens skrivelse 2020/21:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020 (s. 358)

Regeringens svar på fråga 2020/21:97 av Monika Lövgren (SD) (I2020/02400, I2020/02401)

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor

Riksdagens protokoll 2020/21:115 (s. 37)

### **Riksmötet 2021/2022**

Motion till riksdagen 2021/22:702 (C) Förenkla ansökan om dispens för att transportera vissa maskiner

Motion till riksdagen 2021/22:1944 (M) Digitalisering av dispenshanteringen av mobilkranar

Motion till riksdagen 2021/22:2928 (SD) Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

Motion till riksdagen 2021/22:3394 (L) Liberal infrastrukturpolitik för framtiden

Motion till riksdagen 2021/22:3679 (C) Hållbara transporter med hög tillgänglighet i hela landet

Motion till riksdagen 2021/22:3757 (M) En hållbar transportpolitik för jobb och tillväxt

Regeringens skrivelse 2021/22:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2021 (s. 425)

Trafikutskottets betänkande 2021/22: TU7 Väg- och fordonsfrågor (s. 76–78)

Riksdagens protokoll 2021/22:136, § 23 Svar på interpellation 2021/22:508 om dispenshantering för mobilkranar (s.117–121), 2022-06-22

### **Riksmötet 2022/2023**

Motion till riksdagen 2022/23:834 (C) Hållbara transporter med hög tillgänglighet i hela landet

Motion till riksdagen 2022/23:1014 (SD) Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

Regeringens skrivelse 2022/23:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2022 (s. 488–489)

Trafikutskottets betänkande 2022/23: TU6 Yrkestrafik och taxi (s. 60–64)

Regeringskansliet Faktapromemoria 2022/23:FPM130 Revidering av direktivet om fordons mått och vikt

## **Riksmötet 2023/2024**

Motion till riksdagen 2023/24:414 (SD) Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

Motion till riksdagen 2023/24:2465 (C) Hållbara transporter för hela landet

Regeringens skrivelse 2022/23:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2023 (s. 479)

Trafikutskottets betänkande 2023/24: TU9 Yrkestrafik och taxi (s. 57–61)

## **Webbkällor**

Statens vegvesen, Søk om dispensasjon for spesialtransport, hämtad 2024-04-19 (<https://www.vegvesen.no/kjoretoy/yrkestransport/veglister-og-dispensasjoner/sok-om-dispensasjon/>)

Lovdata, Forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92), hämtad 2024-04-19 (<https://lovdata.no/forskrift/1990-01-25-92>)

Vejdirektoratet, Erhvervstransport, Særtransporter, hämtad 2024-04-19 (<https://www.vejdirektoratet.dk/erhvervstransport#3>)

Retsinformation, Bekendtgørelse om særtransport (BEK nr 635 af 31/05/2023), hämtad 2024-04-19 (<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/635>)

Närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centralen), Specialtransporter, hämtad 2024-04-19 (<https://www.ely-keskus.fi/erikoiskuljetukset>)

Finlex, Vägtrafiklag (10.8.2018/729), hämtad 2024-04-19 (<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2018/20180729>)



# Bilaga 1. Konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

I uppdraget till Trafikverket anges att konsekvenserna av eventuella författningsförslag ska beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Denna konsekvensutredning behandlar de författningsändringar som behövs för att Trafikverket, helt eller delvis, ska ta över ärendehandläggning och beslut om undantag från kommunerna.

Underlaget till konsekvensutredningen utgörs av data om de transportdispenser som Trafikverket handlägger och beslutar om eftersom det saknas samlad statistik om de kommunala ärendena. Utöver detta förekommer transporter som körs utan att ha ansökt om dispens vilket innebär att det finns ett mörkertal som inte kan redovisas.

## 1. Allmänt

En konsekvensutredning ska enligt 6 § förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning innehålla följande:

- en beskrivning av problemet och vad man vill uppnå,
- en beskrivning av vilka alternativa lösningar som finns för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd,
- uppgifter om vilka som berörs av regleringen,
- uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på,
- uppgifter om vilka kostnadsmissiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen,
- en bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen, och
- en bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser.

Enligt 8 § i samma förordning ska konsekvensutredningen, om föreskrifter kan få effekter för kommuner eller regioner, även innehålla en redogörelse för de överväganden som myndigheten gjort enligt 14 kap. 3 § regeringsformen.

Enligt 14 kap. 3 § regeringsformen bör en inskränkning i den kommunala självstyrelsen inte gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de ändamål som har föranlett den.

Redogörelsen återfinns under punkt 12 nedan.

## **2. Beskrivning av problemet**

Det är ett problem att ansökan om, handläggning av och beslut om transportdispenser hanteras av ett stort antal beslutsmyndigheter. Detta medför i sin tur 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 av samma typ av dispensärenden)
- kompetensen är varierande hos kommunerna (framförallt 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 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.

## **3. Vad ska uppnås?**

Det som ska uppnås är att med lagstiftning ändra så att ärendehandläggning och beslut om undantag görs av Trafikverket.

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

#### **4. Alternativa lösningar för det som ska uppnås**

Trafikverket har inte identifierat några alternativa lösningar för att Trafikverket helt eller delvis ska ta över ärendehandläggningen för transportdispenser från kommuner.

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

#### **5. Effekter om någon reglering inte kommer till stånd**

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.

## **6. Vilka som berörs av regleringen**

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)

I sammanhanget kan noteras att kommunernas inställning till att Trafikverket tar över handläggningen varierar mellan kommunerna beroende på olika faktorer som till exempel vilket vägnät kommunen har, hur många transportdispensärenden kommunen handlägger, komplexitet i det kommunala vägnätet (inte minst med koppling till pågående stora ombyggnationer) samt till att kommunen även fortsättningsvis måste tillhandahålla resurser samtidigt som intäkter från ansökningsavgifter faller bort (för de kommuner som tar ut en avgift).

## **7. Vilka bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på**

Bemyndigandet finns i 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276). Trafikförordningen är meddelad med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

## **8. Kostnadmässiga och andra konsekvenser som regleringen medför**

Kostnadsbeskrivningen baseras på att Trafikverket tar över all hantering.

Utvecklingskostnaderna inför ett övertagande är i princip desamma oavsett om Trafikverket tar över från några kommuner eller från alla kommuner.

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

## 8.1. Konsekvenser för kunderna/branschen

- Enkelt att veta var man ska ansöka och alla kan ansöka i Trix
- De som registrerar sig som företagsanvändare i FAV 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.

**Tabell 1 Ansökningsavgifter i Trafikverket**

	Ansökan	Avancerad ansökan (FAV)
Tung transport	1 660 kr	870 kr
Bred transport		
När bredden är högst 450 cm	870 kr	320 kr
När bredden överstiger 450 cm	1 660 kr	-
Lång transport		
När längden är högst 35 m	870 kr	320 kr
När längden överstiger 35 m	1 660 kr	-
Bred och lång transport		
När bredden är högst 450 cm och längden är högst 35 m	870 kr	320 kr
Övriga kombinationer av transporter	1 660 kr	870 kr

## **Ansökningsavgifter i kommunerna**

Varje kommun hanterar ansökning och handläggning av dispensärenden på sitt eget sätt. Respektive kommunfullmäktige beslutar om avgift för handläggning av transportdispenser och storleken på avgifterna varierar mellan kommunerna. En stor andel (75% baserat på svaren i enkäten som beskrivs nedan) av kommunerna tar dock inte ut någon avgift alls.

## **8.2. Konsekvenser för kommunerna**

- Kommunerna behöver inte ha resurser för handläggning och beslut om undantag
- Kommunerna måste även fortsättningsvis ha resurser för att yttra sig till Trafikverket i ärenden som rör transporter på kommunala vägar
- De kommuner som tar ut ansökningsavgifter förlorar kostnadstäckning för sin verksamhet
- De kommuner som inte tar ut ansökningsavgifter kommer att kunna göra besparingar eftersom de inte längre behöver handlägga dispensärenden
- Kommunerna behöver lägga tid och resurser för samråd med Trafikverket om exempelvis förenklade samråd
- Trafikverket kommer i större omfattning än idag att fatta beslut om undantag på kommunala vägar och gator eftersom transporter som sker inom endast en kommun ska hanteras av Trafikverket
- Det finns en risk för att kommunerna (upplever att de) tappar kunskap om hur de kommunala vägarna används
- Det finns en risk för att vissa kommuner vill behålla ansvaret för handläggning och beslut om undantag

### **Kostnader för kommunerna:**

- Kommunerna måste även fortsättningsvis ha resurser för att yttra sig till Trafikverket i ärenden som rör transporter på kommunala vägar
- De kommuner som tar ut ansökningsavgifter förlorar kostnadstäckning för sin verksamhet
- Kommunerna behöver lägga tid och resurser för samråd med Trafikverket om exempelvis förenklade samråd

### **8.3. Konsekvenser för Trafikverket**

- Trafikverket får möjlighet att återkalla beslut på statliga vägar när kommunerna inte längre tilldelar dispens
- Behöver inte vidarebefordra felskickade ansökningar till kommunerna
- Det finns en risk att Trafikverket inte kan klara sina leveranser till kunderna om kommunerna inte yttrar sig på remisser i tid
- Trafikverket kommer att få en mer omfattande verksamhet

#### **Kostnader för Trafikverket för att förbereda för övertagande:**

- Rekrytering och utbildning av personal (förmodligen 10–15 årsarbetskrafter baserat på 1500 normalärenden/årsarbetskraft om Trafikverket tar över från samtliga kommuner)
- Utveckling av system (Trix) (förmodligen 2 årsarbetskrafter) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Samverkan med kommunerna (förmodligen 1–2 årsarbetskrafter under uppbyggnadsfasen) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Framtagande och implementering av arbetssätt (förmodligen 2 årsarbetskrafter)

#### **Kostnader för Trafikverket efter övertagande:**

- Förvaltning av system (förmodligen 1 årsarbetskraft) oavsett om Trafikverket tar över från alla eller vissa kommuner
- Samverkan med kommunerna (cirka 1 årsarbetskraft för vidmakthållande)
- Personal (finansieras av avgifterna)

Det är viktigt att notera att det saknas heltäckande underlag om antal kommunala ärenden per år. Baserat på den enkät som skickades ut är bedömningen att det handlar om cirka 1500 ärenden/år.

På samma sätt är tillkommande intäkter från ansökningsavgifter svåra att beräkna.

Det är en förutsättning att Trafikverket får finansiering för förberedelserna för att Trafikverket ska kunna ta över ärendehandläggning och beslut från kommunerna, likväl att Trafikverket efter övertagande kan disponera

budget motsvarande intäkter från ansökningsavgifter för att finansiera tillkommande handläggning av tillstånd för transportdispens.

## **9. Jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen**

Endast ett regleringsalternativ är identifierat och det alternativet innebär att Trafikverket tar över ärendehandläggning och beslut om undantag från kommunerna.

Dock kan regeringen välja att Trafikverket inte tar över från samtliga kommuner. Trafikverkets rekommendation är att ett sådant beslut baseras på kommunernas egna ställningstaganden.

## **10. Regleringen i förhållande till EU-krav**

Direktivet 96/53/EU är inarbetat i svensk lagstiftning (främst trafikförordningen) vilket innebär att regleringen överensstämmer.

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

## **11. Ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

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 istället för den statliga väghållningsmyndigheten.

De parter som nämns i punkt 6 ovan måste informeras inför ändringarna.



## **12. Redogörelse enligt 8 § förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning**

Konsekvensutredningen ska, om föreslagna föreskrifter kan få effekter för kommuner eller regioner, även innehålla en redogörelse för de överväganden som myndigheten gjort enligt 14 kap. 3 § regeringsformen.

Enligt 14 kap. 3 § regeringsformen bör en inskränkning i den kommunala självstyrelsen inte gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de ändamål som har föranlett den.

I propositionen *En reformerad grundlag* (prop. 2009/10:80), sid. 210, anges att ”enligt 1 kap. 1 § andra stycket regeringsformen förverkligas den svenska folkstyrelsen genom ett representativt och parlamentariskt statskick och genom kommunal självstyrelse. Vid tillkomsten av den nuvarande regeringsformen underströk konstitutionsutskottet att den kommunala självstyrelsen utgör en av grunderna för den svenska demokratin (KU 1973:26 s. 39). Någon allmänt accepterad definition av vad som avses med kommunal självstyrelse finns dock inte. I förarbetena till regeringsformen uttalas bl.a. att det varken är lämpligt eller möjligt att en gång för alla dra orubbliga och preciserade gränser i grundlag kring en kommunal självstyrelsesektor och att arbets- och befogenhetsfördelningen mellan stat och kommun i ganska vid omfattning i stället måste kunna ändras i takt med samhällsutvecklingen.”

Uppdraget som Trafikverket fått av regeringen syftar till att redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens (1998:1276) krav på bredd, längd och vikt som i dag sköts av kommunala väghållare.

Eftersom uppgiften att pröva undantag från trafikförordningens bestämmelser om bredd, längd och vikt är reglerad i förordning är det regeringen som kan bestämma vilken myndighet som ska vara beslutsmyndighet.

Redan idag förekommer det att Trafikverkets regioner beslutar om undantag för färd på vägar som kommunerna är väghållare för, dvs. för de transporter där undantaget rör mer än en kommun.

Om Trafikverket även skulle fatta beslut om undantag för transporter som rör sig inom en kommuns geografiska yta, oavsett om det är en allmän väg eller gata som används, kommer en sådan förändring inte vara av så stor beskaffenhet att den inskränkningen i den kommunala självstyrelsen går

utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de skäl som regeringen anför i uppdraget: att det är angeläget att utreda möjliga förändringar i ärendehanteringsprocessen och av regelverket för att uppnå effektiviseringar och förenklingar.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**