

Remissyttrande

Till: Klimat- och näringslivsdepartementet
Från: Transportföretagen
Datum: 2025-06-13
Angående: SOU 2024:98 En ny samordnad miljöbedömnings- och tillståndsprövningsprocess
Ref: KN2025/00288

Remissyttrande angående En ny samordnad miljöbedömnings- och tillståndsprövningsprocess (SOU 2024:98)

Transportföretagen tackar för möjligheten att lämna synpunkter på föreliggande SOU. Vi tillstyrker i stort utredningens förslag. I det följande lämnar Transportföretagen synpunkter i de delar som vi bedömer vara särskilt viktiga för omhändertagandet av utredningens förslag, inklusive implementering och myndighetsstyrning.

Inledning

Transportföretagen välkomnar ambitionen att effektivisera, förenkla och stärka rättssäkerheten i miljöprövningsprocessen. En modern och ändamålsenlig tillståndsprövning är avgörande för transportinfrastrukturen – en samhällskritisk funktion i både fredstid och kris, och en bärande del av Sveriges gods försörjning.

Utredningen har på ett gediget sätt identifierat brister i det nuvarande systemet: splittrad lagstiftning, långa handläggningstider och bristande förutsebarhet. Transportföretagen ser därför positivt på förslaget om en samlad miljöprövningsmyndighet och en enhetlig lagstiftningsstruktur, som kan skapa bättre förutsättningar för långsiktiga investeringar, ökad rättssäkerhet och stärkt klimatomställning.

Samtidigt vill vi understryka att flera förslag är komplexa och får betydande konsekvenser för verksamheter inom transportsektorn. Det är därför nödvändigt att förändringarna utformas med förståelse för de särskilda behov och förutsättningar som finns hos denna sektor, där många av de verksamma företagen har mycket få anställda. I det följande redogör vi för våra huvudsakliga ståndpunkter – med fokus på en tillståndsprövningsprocess som är rättvis, proportionerlig och funktionell för verksamheter inom transportnäringen.



Övergripande synpunkter

1. Stöd till övergripande reformambition

Transportföretagen stödjer ambitionen att samla bestämmelser kring miljöprövning i ett nytt kapitel i miljöbalken, och att skapa en ny samlad prövningsorganisation – Miljöprövningsmyndigheten – som arbetar enligt enhetliga principer över hela landet. En sådan reform är avgörande för att skapa en mer rättssäker, enhetlig och effektiv prövningsprocess över hela landet.

Det är av yttersta vikt att Miljöprövningsmyndigheten organiseras med förståelse för sektorsspecifika behov och den komplexitet som kännetecknar olika verksamheter inom transportsektorn, där en och samma åtgärd ofta omfattar flera regelverk såsom vattenverksamhet, avfallshantering och hantering av farligt gods. Transportföretagen efterfrågar därför ett tydligt uppdrag till myndigheten att organisera branschspecifik kompetens internt, samt att sektorsvisa arbetssätt och likabehandling säkerställs även vid en regional organisering.

Transportföretagen avstyrker det föreslagna andrahandsalternativet i rapporten att sex länsstyrelser skulle överta ansvaret för miljöprövningen. De fördelar som finns med en fristående och nyinrättad myndighet – gemensamt arbetssätt, integritet, självständighet och spetskompetens – kan enligt vår bedömning inte uppnås i ett system där befintliga länsstyrelser ges fortsatt ansvar vilket vi erfarit tidigare. Därtill visar erfarenhet att miljöprövningsdelegationerna ofta har fungerat sämre än mark- och miljödomstolarna. Ett nytt system måste bygga förtroende genom tydlighet, rättssäkerhet och kompetens.

För att möjliggöra en robust och rekryteringsduglig organisation bör regionkontor placeras där tillgång till kvalificerad personal finns, exempelvis på orter som föreslås av utredningen. Det kan även finnas skäl att begränsa antalet regionkontor för att underlätta kompetensförsörjning och skapa tydligare ansvarsfördelning. Transportföretagen instämmer i att myndigheten bör säkerställa att anställda jurister har relevant erfarenhet, gärna med bakgrund som domare eller motsvarande, och med ersättningsnivåer i paritet med domstolsväsendet.

Sammanfattningsvis ser Transportföretagen positivt på inrättandet av en ny fristående miljöprövningsmyndighet – under förutsättning att myndigheten ges ett tydligt uppdrag att tillgodose behov av branschspecifik kompetens, nationell likformighet och rättssäker tillståndsprövning.

2. Digitalisering och effektivisering

Vi ser mycket positivt på ambitionen att digitalisera tillståndsprövningen, då det har potential att minska ledtider, underlätta spårbarhet och förbättra samordningen. Samtidigt vill vi betona vikten av att digitala system:

- är tillgängliga även för små och medelstora aktörer,
- har tydliga funktioner för att skydda affärskritisk och sekretessbelagd information,
- är robusta mot cyberangrepp och systemfel,

- möjliggör integrerad hantering av sammansatta ärenden.

3. Tidsfrister och handläggningstider

Transportföretagen ser mycket positivt på utredningens förslag att införa tidsfrister, krav på tidplaner och färre kompletteringsrundor – åtgärder som är helt centrala för att skapa en mer förutsebar och effektiv miljöprövningsprocess. Det är av största vikt att ansvar för tidsdisciplin fördelas rättvist mellan verksamhetsutövare och myndigheter. I dag är det vanligt att processer drar ut på tiden i 5–10 år, inte minst på grund av osystematiska kompletteringskrav och otydliga roller i handläggningen.

För att nå en fungerande och rättssäker process krävs tydlig processledning, regelbunden återkoppling och möjlighet till muntlig dialog. Transportföretagen stödjer därför införandet av en s.k. "stoppa-klockan"-mekanism och tydliga konsekvenser när tidsramar inte hålls – även av myndigheter.

Utöver detta menar vi att det finns skäl att överväga ytterligare förstärkningar. Tidsfrister bör tillämpas i större utsträckning än vad som föreslås i betänkandet, i synnerhet med hänvisning till relevanta EU-rättsakter. Naturvårdsverket bör därför få i uppdrag att utreda behovet av ytterligare tidsgränser för olika typer av ärenden, hur dessa kan differentieras efter ärendetyp samt hur frister ska kunna förlängas på ett rättssäkert sätt. Denna utredning bör dock genomföras först efter att viss praktisk erfarenhet har vunnits av det nya systemets tillämpning, för att säkerställa att förslagen grundas i faktiska behov.

Särskilt om transportsektorns elektrifiering

A. Transportsektorns klimatomställning ska till övervägande del genomföras av mycket små företag
En snabb och kostnadseffektiv elektrifiering av transportsektorn är av central betydelse för att Sverige ska kunna nå de nationella klimatmålen, liksom det av EU reglerade målet för ESR-sektorn. Särskilt de tunga vägtransporternas elektrifiering kommer att vara av avgörande betydelse för måluppfyllelsen då dessa står för en förhållandevis stor andel av de totala ESR-utsläppen och elektrifieringen inom detta segment inte tagit fart på samma sätt som för personbilarna.

Transportföretagen vill därför särskilt understryka att en reformerad miljöbedömnings- och tillståndprocess måste utformas med transportsektorns aktörer i åtanke. Även om aktörsbilden är heterogen, måste särskild hänsyn tas till att en majoritet av åkerier och andra transportutförare är mycket små företag med 1-5 anställda, och ofta saknar stabs- eller expertresurser som under ordinarie arbetstid kan arbeta upp nödvändig expertkompetens för att förstå detaljerna i olika tillstånds- och miljöprövningsprocesser. Eftersom det är dessa företag som äger och köper lastbilar, behöver både styrning och myndighetsutövning utformas så att den är kompatibel med den verklighet dessa företag lever och verkar i. Det innebär bland annat att:

- tillstånds- och miljöprövningsprocesser bör vara utformade så att ansökningar i möjligaste mån kan genomföras genom inlämnande av en enda handling. Om en ansökan berör flera statliga aktörer bör dessa kunna dela informationen mellan sig

utan att en företagare behöver ha kontakt med flera myndigheter. Transportföretagen har efterlyst en liknande funktion inom stödgivningen för elektrifierade transporter.

- tillståndprocesser i möjligaste mån bör utformas för att ändringar i ansökningshandlingar till följd av förändrade affärsmässiga omständigheter kan genomföras under handläggningens gång utan att handläggningsprocesser behöver tas om från början.
- stöd och vägledning bör utformas i ett tidigt skede av reformprocessen och utformas med små företag i särskild åtanke.

B. En förenklad tillstånds- och miljöprövningsprocess har potentiellt goda földeffekter på andra förslag som rör acceleration av transportsektorns elektrifiering

Transportföretagen noterar att förslagen i SOU 2024:98 har god potential att medföra att förslagen om energihubbar och interna nät som framförts i SOU 2024:97 får snabbare och effektivare genomslag. Vi vill därför understryka vikten av att genomföra även dessa förslag skyndsamt och samtidigt med förändringarna i SOU 2024:98.

Ytterligare synpunkter

Utöver ovanstående synpunkter anser Transportföretagen att följande delar av utredningen särskilt bör beaktas vid implementeringen av utredningens förslag:

- **Villkorsstruktur:** Det är positivt att detaljeringsgraden i tillstånd och villkor föreslås minska. För att detta ska fungera krävs en professionell och enhetlig tillsynsorganisation, med branschförståelse och långsiktig kompetensuppbyggnad.
- **Gällande tillstånd:** Transportföretagen tillstyrker att tillstånd enligt den äldre miljöbalken ska fortsätta gälla i det nya systemet. Detta skapar kontinuerlighet och trygghet för pågående verksamheter.
- **Naturvårdsverkets kartläggning:** Den pågående kartläggningen av gällande tillstånd bör tydligt avgränsas till uppdatering, inte ny omprövning, och bör ske i dialog med respektive verksamhetsutövare.

Sammanfattningsvis anser Transportföretagen att utredningens mycket gedigna arbete bör omhändertas skyndsamt inom Regeringskansliet och i stora delar genomföras utan dröjsmål. För att säkerställa en god effekt på transportsektorns elektrifiering bör härvid särskilda hänsyn tas i linje med vad som anförts ovan.

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för stora delar av transportsektorn inom Svenskt Näringsliv. Vi organiserar drygt 9 200 medlemsföretag med över 200 000 anställda och utgör därmed den främsta samlingspunkten för svensk transportsektor.

Transportföretagen står självklart till förfogande för fortsatt dialog och samverkan kring elektrifieringens genomförande inom transportsektorn.

Med vänlig hälsning,
Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Love Hansson
Näringspolitisk expert