

# Gränshinder i anläggningsbranschen identifiera • hantera • minimera



Skandinavisk  
Infrastrukturkompetens



## Rapporten är författad av:

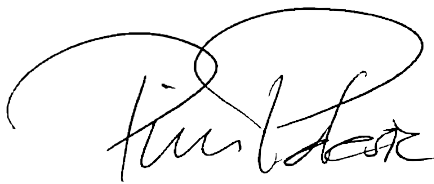
Anders Sandberg

Projektledare för EU/Interreg projektet Skandinavisk Infrastrukturkompeten (SIK). Certifierad projektledare enligt den internationella IPMA standarden och med internationell erfarenhet från såväl standardiserings som kompetensarbete.



Pim Polesie

Huvudskribent för rapporten. Har arbetat med uppdragsforskning på avdelningen för Construction Management på Chalmers Universitet. Inom ramen för det uppdraget har han kommit i kontakt med SIK projektet där han arbetat med frågor kring gränshinder och kompetens



Joans Landin, Medskribent

Genom ett samarbete mellan trafikverket och Chalmers tekniska högskola har Jonas kommit i kontakt med SIK projektet och de problem som innefattas av gränshinder. Han är nu ansvarig för uppbyggnaden av gränshindersdatabasen.



Övriga medverkande.

Claes Nordling, Svenskt Projektforum, Koncept och kommunikation.

Ulf Nash, dimatical.se, Design och layout.

# identifiera • hantera • minimera

## Introduktion

Rapporten ingår i en serie som initierats av projektet Skandinavisk Infrastruktur Kompetens (SIK). SIK-projektet syftar till att ta fram gemensamma kompetenskrav för individer i Norge och Sverige och därmed underlätta individernas rörlighet över gränserna med avseende på anläggningsbranschen. Som del i det syftet är avsikten med rapporten att presentera den modell som inom SIK-projektet används för att identifiera, hantera och minimera gränshinder i anläggningsbranschen mellan Sverige och Norge. Den gemensamma modellen är tänkt att användas för att bygga upp en databas där gränshinder identifieras så de kan hanteras och minimeras.. Att bygga upp en enhetlig databas anses vara ett steg i att öka möjligheten för rörlighet för individer över nationsgränserna.

Att skapa en gemensam modell för insamling av data är svårt om det inte finns en förankring och en samarbetsvilja hos de individerna som är aktiva i den bransch som modellen skall verka i. Det har därför varit av stor vikt att involvera många individer med varierande erfarenheter från både väg och järnväg i Sverige och i Norge i skapandet av modellen. Alla som har kontaktats i frågan har varit behjälpliga långt över förväntan. Detta har medfört att vi i denna rapport inte bara kan presentera ett frågeunderlag för gränshinder utan även identifierade gränshinder och i några fall lösningsförslag till gränshinder.

För att få en uppdaterad information om vilka projekt SIK driver och hur databasen för gränshinder utvecklas kan man gå in på hemsidan [www.infrastrukturkompetens.eu](http://www.infrastrukturkompetens.eu)



# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b>	<b>6</b>
<b>Bakgrund</b>	<b>9</b>
Rapportens syfte	9
<b>Hinder för gränsöverskridande aktiviteter</b>	<b>10</b>
Vad är ett gränshinder	10
Tillvägagångssätt	11
Rapportens uppbyggnad	11
Målsättning	12
<b>Gränshinder, ett globalt perspektiv</b>	<b>13</b>
Nordamerika	13
Östasien	13
Europa	14
<b>Gränsöverskridande samarbetsprogram mellan Sverige &amp; Norge</b>	<b>15</b>
Interreg IVA Sverige-Norge	15
Gränskommittén (Del av Interreg Sverige Norge)	15
Interreg IVA Öresund- Kattegat- Skagerak (ÖKS)	16
Norden	16
Grensetjänsten	16
Göteborg-Oslo-samarbetet (GO)	16
<b>Tidigare rapporter om gränshinder mellan Sverige-Norge</b>	<b>17</b>
TemaNord (rapport 2009:575)	17
Gränshinder och gränshinderslösningar (rapport 0127)	17
Lärande inom territoriellt samarbete (rapport 0134)	18
Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder?	18
<b>Tidigare modeller av gränshinder</b>	<b>20</b>
Grensetjänsten	20
Grensetjänstens modell	21
Gränshinder och gränshinderslösningar (rapport 0127)	22
Modellen i Gränshinder och gränshinderslösningar (rapport 0127)	22
Kommerskollegium	23
Kommerskollegiums modell	23
<b>Processen att identifiera gränshinder inom SIK</b>	<b>24</b>
Förfrågningsunderlaget till modellen	24
<b>Frågor som ställts vid identifiering och hantering av gränshinder</b>	<b>26</b>
<b>Exempel på identifierade gränshinder</b>	<b>32</b>
Identifierade gränshinder i pilotprojektet 1 (Vinterväghållning)	32
Identifierade gränshinder i pilotprojektet 2 (Vinterunderhåll spåranläggning)	33
Identifierade gränshinder i pilotprojektet 3 (Säkerhet väg)	34
Identifierade gränshinder i pilotprojektet 4 (Säkerhet på järnväg)	35



<b>Analys av identifierade gränshinder</b>	<b>36</b>
Formella Gränshinder	37
Informella gränshinder	37
<b>Exempel på gränshinder som hanterats</b>	<b>38</b>
Tull och momskrav	38
Battenburgmönstrade fordon	39
Kompetensbevis som gäller över gränserna	39
<b>Reflektioner av resultatet</b>	<b>40</b>
<b>Hantering av gränshinder</b>	<b>41</b>
<b>Fortsatt studie</b>	<b>42</b>
<b>Referenslista</b>	<b>43</b>



# Sammanfattning

Som del i Skandinavisk InfrastrukturKompetens (SIK-projektet) är målet med den här rapporten att presentera en modell som är tänkt att användas för att identifiera, hantera och minimera gränshinder mellan Sverige och Norge inom anläggningsbranschen. Ambitionen är att modellen skall underlätta för identifikation, hantering och minimering av gränsöverskridande aktiviteter som idag drabbar branschen, enskilda företag och individer.

Genom att ta avstamp i litteraturen som hanterar gränshinder med fokus på den nordiska marknaden och genom samarbete med de organisationer som tidigare jobbat med frågan har ett formulär utvecklats med sju grundläggande frågor och fyra tilläggsfrågor.

Frågorna har utvecklats med hjälp av fyra pilotprojekt, knutna till SIK-projektet. Deltagare ur pilotprojekten har med hjälp av det utvecklade frågeunderlaget identifierat tjuugoått gränshinder som omöjliggör eller hindrar arbete över nationsgränserna.

## Grundfrågor

1. a. Namnge och b. Beskriv gränshindret
2. Är gränshindret formellt eller informellt
3. Vem påverkas av gränshindret
4. Förslag på vart man vänder sig för att kunna lösa gränshindret
5. a. Hur svårt är det att lösa gränshindret,  
b. Hur viktigt är det att lösa gränshindret
6. I vilken del av samhället får en lösning av gränshindret mest effekt
7. Vilken status har lösningsprocessen av gränshindret

## Bilaga

1. Beskriv gränshindret så utförligt du kan
2. Vad för gränshindret med sig för konsekvenser
3. Hur många drabbas av gränshindret och hur stort värde påverkar det (ge gärna exempel)
4. Vad finns det för lösningsförslag på gränshindret



# Oppsummering

Som en del av Skandinavisk InfrastrukturKompetens (SIK-prosjektet), er formålet med denne rapport at presentere en modell som er ment å brukes til å identifisere, håndtere og minimere grensehindre mellom Sverige og Norge i byggebransjen. Ambisjonen er at modellen vil forenkle identifisering, håndtering og minimering av grenseoverskridende virksomheter som i dag påvirker industrien, private bedrifter og enkeltpersoner.

Utgangspunkt for rapporten er den litteratur som omhandler grensehindre med fokus på det nordiske markedet, og ved samarbeid med organisasjoner som tidligere hadde jobbet med saken. Dette blir i rapporten utviklet til syv grunnleggende spørsmål og fire vedlagte spørsmål.

Spørsmålene ble utviklet med hjelp av fire pilotprosjekter knyttet til SIK prosjekt. Deltakere fra pilotprosjektene har ved hjelp av de spørsmål som blitt presentert identifisert tjuette grensehindre som hindrer eller fraråder arbeid på tvers av landegrensene.

## Grunnleggende spørsmål

1. a. Navngi og b. beskrive grensehindret
2. Er grensehindret formelt eller uformelt
3. Hvem blir berørt av grensehindret
4. Forslag om hvor man skal gå for å løse grensehindret
5. a. Hvor vanskelig er det å løse grensehindret,  
b. Hvor viktig er det å løse grensehindret
6. I hvilken en del av samfunnet får en løsning grensehindret mest virkning
7. Hvilken status har løsningsprosessen for grensehindret

## Vedlegg

1. Beskriv grensehindret så detaljert som mulig
2. Vad blir konsekvensen av grensehindret
3. Hvor mange mennesker er berørt av grensehindret og hvor mye verdi påvirker det (vennligst gi eksempler)
4. Hva er de foreslåtte løsninger på grensehindret



## Summary

As part of the Skandinavisk Infrastrukturkompetens (SIK project), the goal of this report is to present a model to be used to identify, manage and minimise border barriers in the construction industry in Sweden and Norway. The ambition is that the model will facilitate the identification, management and mitigation of cross-border activities that are currently affecting the industry, private companies and individuals.

A model has been developed, based on literature about border barriers focusing on the Nordic market, and input from organisations that had previously worked with border barriers in the Scandinavian region. Seven main questions and four additional questions have been established.

The questions have emerged from four pilot projects linked to the SIK project. The pilot project participants have identified and validated twenty-eight border barriers that prevent or discourage participation across national borders.

### Main Questions

1. a. Name and b. Describe the border barrier
2. Is the border barrier formal or informal
3. Who is affected by the border barrier
4. Suggestions on who to turn to, in order to resolve the border barrier
5. a. How hard is it to solve the border barrier  
b. How important is it to solve the border barrier
6. In which part of society, is a solution of the boarder barrier most effective
7. What is the status of the solution of the border barrier?

### Additional Question

1. Describe border barrier as detailed as you can  
(describe the border barrier in detail)
2. What are the consequences of the boarder barrier
3. How many people are affected by the border barrier and how much value does it affect (please give examples)
4. What are the proposed solutions to the border barrier





## Bakgrund

Projektet Skandinavisk infrastrukturkompetens (SIK) inleddes under 2012 och syftar till att ta fram gemensamma kompetenskrav för individer i Norge och Sverige och därmed underlätta individernas rörlighet över gränserna med avseende på anläggningsbranschen. Projektet skall uppfylla syftet genom att jobba mot att uppfylla fyra mål:

Öka nyttan av investerade pengar,

Skapa säkrare arbetsmiljöer,

Öka möjligheten till rörlighet över gränserna

Öka mångfalden i den nordiska anläggningsbranschen.

Finansiärer av projektet är svenska Trafikverket, Statens vegvesen och Jernbaneverket samt Interreg IV A Öresund-Kattegat-Skagerrak vilket är ett skandinaviskt samarbetsprogram inom Europeiska Regionalfonden som sponsrar gränsöverskridande samarbete inom Europeiska Unionen (EU).

I syfte att underlätta för en gemensam fungerande infrastrukturmarknad mellan de nordiska länderna har det inom ramen för SIK-projektet ansetts av vikt att undersöka och om möjligt reducera gränshinder som ligger i vägen för den fria rörligheten inom infrastruktur-branschen.

För att effektivt kunna identifiera och hantera gränshinder finns det behov av att vidare utveckla insikten och förståelsen för de gränshinder som idag hindrar eller sätter stopp för samarbeten mellan organisationer och individer över de nationella nordiska gränserna inom infrastrukturmarknaden.

### Rapportens syfte

Denna rapport syftar till att som ett delmål i SIK-projektet presentera en modell för att identifiera gränshinder i anläggningsbranschen mellan Sverige och Norge. Modellen är även tänkt att kunna användas för att finna möjliga åtgärder för att hantera de gränshinder som identifierats, samt att hitta lösningar på hur man kan minimera de gränshinder som identifierats.



## Hinder för gränsöverskridande aktiviteter

Trots att likheterna mellan Sverige och Norge är stora både kulturellt och klimatmässigt och att samarbeten som till exempel Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EÖS) och Schengen bedrivs som uppmuntrar gränsöverskridande samarbete finns protektionistiska lagar och olikheter i de organisatoriska regelverken som gäller vid utförande av likartade arbetsmoment. De protektionistiska lagarna skapar bland annat hinder för samarbete och arbete över nationsgränserna och drabbar privatpersoner, enskilda företag och hela branscher.

Olikheter i regelverken som ställer till problem vid arbete över nationsgränserna kan exemplifieras på olika sätt. Det finns till exempel nationella krav på individens utbildning vid arbete med järnväg vilket förhindrar att man med en utbildning kan utföra samma uppgifter på olika sidor om nationsgränsen. Ett annat exempel är de olikheter i regelverk och tullhinder som försvårar vid arbete med arbetsmaskiner på norsk och svensk väg.

Andra hinder beror på olika kulturella och organisatoriska skillnader. Ett exempel på grundläggande organisatoriska skillnader mellan Sverige och Norge är att Statens vegvesen och Jernbaneverket fortfarande har sektorsansvar för norska infrastrukturmarknaden. Detta innebär att de skall samordna insatser med berörda aktörer för att driva på utvecklingen av transportsystemet och verka för att andra aktörer inom sektorn arbetar för en positiv utveckling mot de transportpolitiska målen. Detta kan bland annat ske genom att träffa överenskommelser, ge stöd, upphandla tjänster, tillhandahålla grunddata samt initiera forskning och utveckling och att säkerställa att tillbörlig utbildning finns i samhället. I kontrast till Jernbaneverkets och Statens vegvesen har Trafikverket efter bildandet 1 april 2010 frångått sektorsansvaret för att utvecklas till en mer renodlad beställarorganisation.

Denna studie skall bidra med en grundläggande förståelse för de verkliga och potentiella hinder som ligger i vägen eller försvårar för att arbete med infrastrukturprojekt på båda sidor om en nationsgräns skall kunna utföras med lagens, nationernas, branschernas, företagens och individernas goda minne.

### Vad är ett gränshinder

Gränshinder identifieras i denna rapport i enlighet med Nordiska ministerrådets definition som

*“varje hinder som omöjliggör, försvårar eller begränsar människors möjligheter att verka över de nationella gränserna”.*



Denna definition öppnar upp för identifikation av gränshinder av olika karaktär och kan relateras till allt från ekonomiska, tekniska, administrativa, juridiska, kontraktsmässiga eller produktions-styrningsmässiga hinder som minskar rörligheten för individer och organisationer över nations-gränserna.

Definitionen öppnar även upp för de gränshinder som beror på att offentliga myndigheter tolkar regelverk eller har administrativa rutiner som försvårar för affärer eller arbeten över gränserna.

Av praktiska skäl delar gränskommittén (ett samarbete mellan 22 svenska och norska kommuner samt Østfold fylkeskommune och Västra Götalandsregionen) i projektet ”Gränshinder för Näringslivet” in gränshinder i två kategorier; Formella hinder som beror på att ländernas lagar och regelverk inte fungerar och; Informella hinder som beror på bristande eller svårtillgänglig information. Att utveckla en definition av gränshinder för anläggningsbranschen, kommer vi arbeta vidare med i rapporten.

### Tillvägagångssätt

Studien som ligger till grunden för rapporten tar framförallt stöd i litteraturen om gränshinder som publicerats under de senaste tre åren samt i den extensiva kunskapsbank som byggts upp bland medarbetare i Trafikverket, Statens vegvesen och Jernbaneverket. Inom dessa organisationer har man sedan 2012 jobbat med frågan hur man kan identifiera, visualisera och exemplifiera gränshinder.

I frågan om hur man kan identifiera gränshinder i anläggningsbranschen och de problem dessa gränshinder medför är det främst fyra pilotprojekt (Vinterhållning väg, Säkerhet väg, Vinterhållning järnväg och Säkerhet järnväg) som är knutna till SIK-projektet som engagerats. Inom pilotprojekten har man jobbat med att utveckla det frågeunderlag som presenteras i rapporten och som används för att identifiera gränshinder. Pilotprojekten har även varit mycket delaktiga i att beskriva processen man kan vidta för att hantera gränshinder.

I anslutning till projektet har gränshinder inom andra områden och på andra geografiska platser också berörts. Den framtagna processen som använts för att identifiera dessa har analyserats. De gränshinder som berörts inom andra områden har valts utifrån organisationernas kunskaper och publikationer/litteratur kring gränshinder.

### Rapportens uppbyggnad

För att skapa en bild av gränshinder beskrivs inledningsvis hur olika organisationer arbetar med gränshinder och hur de har hanterat de problem som uppkommer vid hantering och minimering av gränshinder. Rapportens beskrivning av publikationer, rapporter och organisationer som hanterar gränshinder har sin grund i en extensiv litteraturstudie. Sedan följer en beskrivning av hur frågan om gränshinder tas upp i rapporter som under den senaste tre-årsperioden identifierat och hanterat gränshinder med fokus på den nordiska marknaden.



Efter genomgången av litteraturen som hanterar gränshinderproblematiken presenteras modeller som olika organisationer använder sig av i syfte att hantera gränshinderproblematiken mellan Sverige och Norge. Dessa modeller har analyserats och diskuterats med deltagare från Trafikverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Gränskommittén, Grensetjänsten och Vegdirektoratet vars åsikter framkommer i beskrivningen av modellerna.

Analysen och diskussionerna av modellerna resulterar i en uppdaterad identifieringsmodell, inspirerad av andra organisationers modeller men primärt anpassad för SIK-projektets syfte. Denna del i rapporten består i beskrivningen av de särskilt framtagna underliggande frågorna som används i den föreslagna webbaserade modellen.

För att säkerställa att modellen går att applicera har den testats under workshops med pilotgrupperna. Under workshopparna har även specifika hinder för gränsöverskridande aktiviteter inom anläggningsbranschen diskuterats vilket avslutningsvis presenteras.

## Målsättning

Ambitionen med den här rapporten är att ta fram en generell modell för hur man kan identifiera gränshinder i anläggningsbranschen. Modellen skall verka för att bryta ner och visualisera hindren på olika nivåer, nationella, branschspecifika, organisatoriska och individuella för att se vem som påverkas av dem och vem som bör ta sig an dem.

Modellen ska även kunna användas till att visualisera och reda ut de eventuella gränshinder som föreligger för enskilda gränsöverskridande aktiviteter samt komma med rekommendationer för vidare hantering av gränshindren för att möjliggöra en minimering av dem. Det är därför viktigt att modellen beskriver en generell och inte en specifik bild av de gränshinder som har identifierats i anläggningsbranschen.

Genom att skapa samsyn och förståelse över gränserna och organisationerna skall man med hjälp av denna modell senare kunna reda ut vilka formella och informella gränshinder som kan elimineras, vilka gränshinder som bör hanteras och vilken organisation man bör vända sig till för att hantera och/eller minimera det identifierade gränshindret.



# Gränshinder, ett globalt perspektiv

Gränshinder är ett globalt fenomen och finns inom vitt skilda sektorer och marknader. I det följande avsnittet ges en inledande inblick om gränshinder som identifierats i olika regioner, varför de uppkommit och till viss utsträckning hur de har hanterats.

## Nordamerika

Gränshinderproblematiken har sedan länge varit ett aktuellt ämne i Nordamerika. Stort fokus har lagts på de gränshinder som uppkommer vid handel över nationsgränserna och under transporter mellan USA och Kanada. Denna problematik har exempelvis beskrivs av Hart (2006). Många av de gränshinder som har uppmärksammas hanterar skillnader i nationella regler vilket lett till ett ohanterligt antal krav på tester och certifieringar av framförallt produkter men även vissa tjänster. Detta har i sin tur lett till hinder för konkurrens, produktivitet, investeringar och ekonomisk tillväxt.

I fallet USA och Kanada har det visat sig att identifierade gränshinder till hög grad har sin grund i detaljskillnader i ländernas regelverk än i större, mer övergripande frågor. Produkter inom livsmedel och medicin är exempel på områden där sådana detaljskillnader orsakat problem. Gränshinder-problematiken mellan Kanada och USA berör dagligen 36 000 fordon och 400 000 människor.

## Östasien

Studier kring gränshinder har även genomförts i Östasien. Ett par framstående forskare i regionen är Chua och Wang (2003) som vid upprepade tillfällen berört ämnet gränshinder i byggbranschen.

I Chua och Wangs rapport delas gränshinder i byggbranschen in i fem kategorier: företagsklimatsrelaterade risker, restriktioner i regelverk, kontraktsformer, skillnader i byggnadsstandarder samt kultur. I dessa kategorier hittas sådana gränshinder som inte är så relevanta för länderna i Skandinavien som till exempel politisk korruption. I studien finns också mer relevanta gränshinder för Sverige, som innefattar svårigheter för personer ur olika yrkeskategorier att arbeta över en landsgräns samt komplicerad lagstiftning.



## Europa

Inom Europa har flera studier kring gränshinder gjorts. Många av studierna har genomförts inom ramen för samarbete mellan länder inom EU. Vos (2013) presenterar i en studie flera exempel på gränshinder mellan Europas länder vilka har negativ inverkan på länders konkurrenskraft på grund av oklarheter kring och skillnader i implementering av lagstiftning länderna emellan.

Vos (2013) beskriver granskningar av gränshinder som gjorts i avfallshanterings-, bokförings- och vårdsektorerna och nämner att gränshinder mellan länder finns i alla tre branscherna. Eftersom EU-lagstiftningen, beroende på bransch går från mycket reglerad för ex. avfallshantering till nästan obefintlig för t.ex. vårdsektorn så bör andra branscher såsom infrastruktur också vara påverkad. Anläggningsbranschen är stor och täcks av ett spektrum av lagstiftningar som bör vara specifika för de olika länderna. Vidare har Vos (2013) i en komparativ studie mellan EU och USA visat på gränshinderproblematik mellan stater i USA där det i dagsläget inte lagts fram några förslag på åtgärder för att begränsa de hinder som finns. Detta orsakar problem och kostnader för staterna i USA.



# Gränsöverskridande samarbetsprogram mellan Sverige och Norge

I detta avsnitt presenteras ett antal redan existerande samarbeten där gränsöverskridande aktiviteter analyseras och gränshinder identifierats och i vissa fall redan hanterats och minimerats. Denna genomgång är viktig för att skapa en uppfattning om hur gränshinder tidigare hanterats och inom vilka konstellationer dessa bearbetats.

## Interreg IVA Sverige-Norge

Interreg är ett EU-initiativ som strävar efter att stimulera samarbetet över nationsgränserna på olika nivåer i samhället. Ett av samarbetets främsta syften är att minska eller ta bort inflytandet av nationsgränser för att främja ekonomisk, social och kulturell jämlikhet över hela det europeiska territoriet.

Som en del i Interreg har Interreg IVA bildats som ett gränsregionalt samarbetsprogram mellan Sverige och Norge. Programmets syfte är att stärka regionens attraktivitet och konkurrenskraft inom områden som arbetsmarknad, studier, handel, entreprenörskap, innovationer och kluster. Programmet stödjer även kulturaktiviteter med fokus på ungdomsverksamhet, samhällsservice och förbättrad folkhälsa.

## Gränskommittén (Del av Interreg Sverige Norge)

Gränskommitténs mål är att gränsområdet Østfold-Fyrbodal (norra Bohuslän och Dalsland) skall utvecklas till ett attraktivt område för att verka och bo i. Kommittén består av 22 svenska och norska kommuner samt Østfold fylkeskommune och Västra Götalandsregionen.

Gränskommittén arbetar inom en rad områden för att skapa förutsättning för utbyte och tillväxt i gränsregionen Østfold-Bohuslän/Dalsland. Under perioden 2012-2014 har man beslutat att fokusera på fem insatsområden: Gränshinder, Näringsliv, Infrastruktur, Hälsa/Miljö och Kompetens.

Gränskommittén driver tillsammans med Østfold fylkeskommune ett EU-projekt som finansieras av Interreg Sverige-Norge, Nordic Innovation och ett 20-tal andra samarbetspartners. Målsättningen är att få bort så många gränshinder som möjligt mellan Sverige och Norge och på så sätt underlätta för affärer och pendling över gränsen.

Inom projektet undersöks även om informationstjänsten Grensetjänsten som idag underlättar för gränspendlare, behöver kompletteras med en liknande verksamhet med fokus på näringslivsfrågor. Framför allt är syftet med projektet att lösa gränshinder kopplat till näringslivet.



## Interreg IVA Öresund- Kattegat- Skagerak (ÖKS)

Programmet är ett gränsregionalt samarbetsprogram mellan Sverige, Danmark och Norge. Syftet med programmet är att göra Öresund-Kattegatt-Skagerrakregionen till en konkurrenskraftig region genom ett kunskapsbaserat samarbete och hållbar utveckling. De huvudsakliga insatsområdena för projektet är att främja hållbar ekonomisk tillväxt, binda samman regionen och främja vardagsintegration.

### Norden

Det formaliserade och politiska samarbetet ”Norden” som skapats mellan de nordiska länderna bygger på gemensamma värderingar och en vilja att uppnå resultat som bidrar till en dynamisk utveckling och ökar Nordens kompetens och konkurrenskraft. Det nordiska samarbetet omfattar Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige samt Färöarna, Grönland och Åland. Alla länderna är representerade i Nordiska rådet och Nordiska ministerrådet.

Nordiska ministerrådet är de nordiska regeringarnas officiella samarbetsorgan. Statsministrarna har det överordnade ansvaret för det nordiska samarbetet. I praxis är ansvaret delegerat till de nordiska samarbetsministrarna och till Nordiska samarbetskommittén som svarar för den löpande koordineringen av det officiella politiska nordiska samarbetet.

### Grensetjänsten

Grensetjänsten är ett gräns- och myndighetsöverskridande samarbete mellan Sverige och Norge. Tjänsten finansieras av flera myndigheter och organisationer i båda länderna. Huvuduppgiften är att ta emot och behandla frågor från människor och företag som har någon form av gränsöverskridande verksamhet.

Det viktigaste för personer och företag som ska ha någon form av gränsöverskridande verksamhet är att få rätt information. Den kompetens och det myndighetsnätverk som skapas inom projektet skall ge kunderna en mer fullständig information om gränsöverskridande aktiviteter och möjliga hinder i dessa sammanhang. Grensetjänsten har även en viktig samordnande funktion mellan myndigheterna i båda länderna. De har olika aktiviteter för kunder inom socialförsäkring, skatt och andra myndigheter.

Inom ramen för samarbetet har det utvecklats en tabell på redan identifierade gränshinder som skall eller har bearbetas. Några av dessa gränshinder presenteras nedan.

### Göteborg-Oslo-samarbetet (GO)

Göteborg- Oslo samarbetet (GO) omfattar Göteborg/Oslo, Akershus och Östfold fylkes-kommuner samt Västra Götalandsregionen. Samarbetet syftar till att öka samarbeten inom fyra områden: näringslivsutveckling, kommunikationer och transport, utbildning, kultur och turism. Anledningen till att samarbetet utvecklats är att förstärka GO-regionens ställning ur både ett attraktions och konkurrensperspektiv. Målsättningen är att regionen genom samarbetet skall växa och bli mer attraktivt som ett område att verka och bo i.





## Tidigare rapporter om gränshinder mellan Sverige-Norge

I detta avsnitt ges en överblickande och kortfattad genomgång av några rapporter som tidigare behandlat gränshinderproblematiken i de nordiska länderna. Fokus i genomgångarna är på vilket sätt och ur vilket perspektiv rapporterna beskriver gränshindren.

En nyckelfaktor i sammanställningen är vilket syfte rapporterna haft. De rapporter som tas upp har främst knutpunkter till infrastruktur och anläggning vilket gör dem mer intressanta för SIK-projektet.

### TemaNord (rapport 2009:575)

Gränshinderforum (del i Norden-samarbetet) har låtit genomföra studien (TemaNord 2009:575) med syftet att undersöka möjligheter att genom samarbete undvika nya gräns-hinder när länderna inför EU-direktiv i sina nationella rättsordningar. I rapporten Nordisk samarbejde om gennemførelse af EU- og EØS-lovgivning- Realiteter og perspektiver (TemaNord 2009:575) undersöks i vilken utsträckning de nordiska länderna i realiteten samarbetar om att implementera EU- och EØS-lagar. Dessutom ifrågasätter rapporten i vilken grad ett ökat rättssamarbete skulle kunna reducera antalet gränshinder mellan de nordiska länderna.

I rapporten används en icke juridisk definition av gränshinder genom att se på dessa som ett förhållande som upphäver eller i avsevärt omfattning reducerar verksamhetens affärsmässiga vinster genom att uppsöka nya gränsöverskridande möjligheter. Definitionen överensstämmer väl med Nordiska ministerrådets definition och används bland annat även av NICE (Nordic InnovationsCenter).

I TemaNord-rapporten argumenteras det för att begreppet gränshinder innefattar alla typer av hinder som försvårar eller omöjliggör att exportera varor och tjänster, etablera verksamhet eller studera, flytta och arbeta i ett annat land, få tillgänglighet till sociala trygghetssystem eller få sina examensbevis godkända.

### Gränshinder och gränshinderslösningar (rapport 0127)

I rapport 0127 (gränshinder och gränshinderslösningar) analyseras hinder för gränsöverskridande verksamhet för små och medelstora företag. Författare till rapporten är Sweco som av Tillväxtverket har fått i uppdrag att närmare studera gränshinder och gränshinderslösningar med särskilt fokus på Östersjöregionen och Norge.

I rapporten avses gränshinder som de svårigheter företag stöter på när deras verksamhet/aktiviteter sträcker sig över nationsgränserna.



Gränshinder av olika karaktär beskrivs: från fysiska svårigheter att ta sig över gränserna, till språkliga/kulturella aspekter samt juridiska/administrativa nationella olikheter som kan leda till tilläggsutgifter eller mer administration för den enskilda organisationen.

För att ytterligare kunna skilja olika gränshinder åt presenteras en matris där gränshinder delas upp i olika kategorier. I matrisen skiljer man på gränshinder som; kategorisering i information, praktikaliteter, skatteregler, regelverk för export av tjänster, olika tekniska standarder och kundkrav, rekrytering/arbete i annat land, myndighetssamarbete och finansiering. Efter denna kategorisering utvecklar man modellen till flera underkategorier som evalueras i ett matrisdiagram som presenteras i denna rapport.

I rapporten beskrivs hur gränshinder har sin grund i mellanstatlig lagstiftning och hur implementering av denna tas tillvara i respektive land. Slutsatsen i rapporten blir att samarbete mellan näringsliv, gränsorganisationer, myndigheter, departement och politik kan flytta frågorna från lokal eller regional nivå till mellanstatlig nivå där en lösning kan åstadkommas.

### Lärande inom territoriellt samarbete (rapport 0134)

I rapport 0134 (lärande inom territoriellt samarbete 2012), en påbyggnad av rapport 0127 tar man även upp gränshinder för små och medelstora företag. Till skillnad från rapport 0127 (Gränshinder och gränshinderslösningar) används en mer mångfacetterad bild på varför gränshinder uppkommer.

I rapporten beskrivs att en del gränshinder har att göra med kulturella skillnader mellan individerna på olika sidor på gränsen. Dessa skillnader exemplifieras som olika språk och olika sociala regler. Andra hinder beskrivs som mer strukturella, av typen skillnader i skatteregler, certifieringar och standarder. En tredje kategori av hinder som tas upp är mer triviala som till exempel tullens öppettider.

Som förslag till underlättande åtgärder för företag som utför affärer över gränsen nämns möjliggörande av samlad information gällande gränshandel. Informationsseminarier för näringslivet och främjande av ökad samverkan mellan näringsliv och regionala gränsorganisationer.

### Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder?

Kommerskollegium har i sin rapport Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder? (2013) uppmärksammat vikten av åtgärder mot gränshinder mellan Sverige och Norge. I rapporten beskrivs att åtgärder mot gränshinder har stor betydelse, då handeln mellan länderna är stor.

- \* 9,5% (eller 115 miljarder kronor) av Sveriges totala export 2011 gick till Norge.
- \* 81% av Norges export går till EU
- \* 70% av Norges import kommer från EU



Genom insamling av exempel på gränshinder från Business Sweden, Europeiska kommissionen, Grensetjänsten, Nordiska ministerrådet och Solvit samt från handelskamrar, gränskommittéer och företag har Kommerskollegium tagit fram en sammanställning över de hinder vilka visat sig vara mest problematiska. Dessa hinder delas in i olika kategorier vilka omfattar följande typer av hinder:

**Tullprocedurer:** hinder som handlar om att tullhanteringen upplevs som långsam och krånglig på grund av dokumentation och administration. Kommerskollegium menar att det är oundvikligt, eftersom Norge inte tillhör EU:s tullunion. Dock nämns det att Norge sett ur ett internationellt perspektiv har okomplicerade tullprocedurer, som förenklas genom samarbetet mellan Norges och Sveriges tullar.

**Momsregler:** hinder inom detta område omfattar behovet av att som utländskt företag i Norge ha ett momsombud, vilket för svenska företag kan leda till extra kostnader. Deponi- och tullkostnader är andra faktorer som visat sig ansträngande, exempelvis vid tillfällig införsel av arbetsmaskiner vilket leder till deponi- och administrationskostnader.

**Tullar:** höga tullkostnader för exempelvis livsmedels- och jordbruksprodukter har visat sig kunna omöjliggöra konkurrens med varor producerade i Norge. Behov av administration och varu-klassificering är andra faktorer som påverkar handeln negativt.

**Nationella tekniska regler:** svenska företag har visat sig få problem med till exempel byggstandarder, mått- och tyngdkrav för fordon och regler för lastpallar. Nationsspecifika tekniska regler ställer till problem trots att Norge är del av EU:s inre marknad, vilket skall medföra att även om EU-gemensamma riktlinjer saknas över nationsgränserna, tillämpas principen om ömsesidigt erkännande som innebär att generella regler som hindrar varor från att spridas på den inre marknaden inte får förekomma.

**Personers rörlighet över gränsen:** Då Norge genom EÖS-avtalet är en del av EU:s inre marknad skall detta förhindra problem för människor som inte är norska medborgare att arbeta, bo eller studera i Norge. Denna möjlighet till rörlighet över gränsen försvåras dock av svårigheter för en svensk att arbetspendla med bil mellan Sverige och Norge, problem med att erhålla intyg för arbetslöshetsförsäkring samt lång handläggningstid för erhållande av så kallat byggekort för arbete i byggbranschen.

**E-handel:** Fyra av tio svenska företag har Norge som sin största utländska marknad. Men det finns en del problem som att Norge har krav på lokal etablering vid registrering av norsk toppdomän (.no) och oklara regler kring moms och tullar för e-handel.



## Tidigare modeller av gränshinder

I detta avsnitt ges ytterligare utrymme till de tidigare studier som bringar klarhet i begreppet gränshinder. Studierna hanterar gränshinder ur olika perspektiv och fördjupas mot olika branscher. Några av dessa utmärker sig genom att identifiera specifika gränshinder tillsammans med redan gjorda eller identifierade åtgärder.

De tidigare modellerna som här presenteras ligger till grund för den modell som tagits fram inom ramen för SIK-projektet vilken presenteras senare i denna rapport. Fördelen med att använda tidigare modeller som inspirationskälla är att modellerna är etablerade och därför redan används av aktörer som jobbar med frågan. Genom att använda en likartad modell inom SIK-projektet går det även att anpassa SIK-modellen till tidigare redan etablerade modeller.

Det krävs en viss förändring av existerande modeller då det är svårt att se hur de som utvecklats för andra branscher eller i andra syften kan användas direkt på gränshinder kopplade till SIK-projektet. De tidigare modellerna har ofta ett bredare syfte och hanterar andra branscher än anläggningsbranschen.

Då SIK-projektet främst fokuserar på anläggningsbranschen och samarbetet över de nordiska gränserna behöver detta tas i beaktande även om den i enlighet med inledningen skall vara så generell som möjligt.

### Grensetjänsten

Den modell som Grensetjänsten använder är relativt enkel och lättförståelig. Varje observerat bilateralt gränshinder tas upp och bearbetas var för sig. Modellen ger en god överblick över problemen som uppdragats och vad som gjorts med dem.

Genom att dela upp handlingarna i gränshinder, beskrivning, arbetsgrupp och status i den nedan presenterade modellen redovisas problemställning och motaktion på ett effektivt sätt.

De frågor som man genom modellen söker svar på vid identifikation av ett gränshinder är:

- Vad heter gränshindret?
- Beskrivning av gränshindret
- Hur beskrivs gränshindret?
- Vilken arbetsgrupp bör tilldelas gränshindret?
- Vad bör göras för att lösa gränshindret?

Modellen är effektiv då syftet är att visa upp gränshinder för en bred publik och identifiera vilken organisation som bör ta tag i gränshindret. Detta minskar risken för dubbelarbete så att olika myndigheter och aktörer inte jobbar med samma gränshinder.



Grensetjänstens modell är däremot inte utredande eller evaluerande på något plan. Det är enbart existerande gränshinder som presenteras i modellen. Alla nytillkomna bilaterala gränshinder som iakttas ges ett högre nummer i listan utan att en uppskattning görs av gränshindrets prioritering.

Att inte göra någon prioritering mellan de identifierade gränshindren kan medföra att mindre viktiga eller mer svårhanterliga gränshinder kan bli prioriterade framför de gränshinder som grensetjänsten eller de organisationer som tar del av grensetjänstens modell i realiteten har möjlighet att påverka.

Grensetjänstens modell (<http://www.grensetjansten.no/side.php?id=9>)

Gränshinder	Beskrivning	Arbetsgrupp	Status	
1	Handläggning av E-301 samt permitterisärenden	Vid komplett ansökan om E-301 är handläggningstiden 3-5 v. När det gäller dagpenger vid permittering är handläggningstiden ca 3-5v. ärendet har då inkommit till NAV EØS Dagpenger från NAV lokalkontor där ansökan har lämnats in.	NAV och Grensetjänsten	Status 2012-01: Grensetjänsten har tillsammans med Gränshinderforum har lyft frågan upp till en politisk hög nivå.
2	Överhoppningbar tid för svensboende gränspendlare vid sjukskrivning eller föräldrarledighet	Ej överhoppningbar tid för svensboende gränspendlare vid sjukskrivning eller föräldrarledighet. Betyder att arbetslöshetsersättningen är mycket låg eller obefintlig.	Påtryckningar från bl a Grensetjänsten	Denna regel är idag ändrad och sjukskriven eller föräldrarledig gränspendlare kan tillgodoräkna sig tid innan ledigheten eller sjukskrivningen. Gränshinder löst
3	Ingen deltidserättning för svensboende gränspendlare	Arbetslös svensboende gränspendlare kan ej få a-kassa för den del av tiden han/hon ej arbetar vid deltid-arbete i utlandet. Förutom om norsk arbetsgivare betalar svensk arbetsgivaravgift.	SO, Trygdeetaten, Försäkringskassan, Aetat, AMS.	För att erhålla svensk arbetslöshetsersättning måste man tillhöra det svenska socialförsäkringssystemet och det gör man enbart om den norska arbetsgivaren betalar svensk arbetsgivaravgift. Detta är för att skydda den enskilde individen från att hamna mellan två socialförsäkringssystem. Detta bidrar dock till mindre flyt över gränsen.

Modellen kategoriserar inte de presenterade hindren. Alla bilaterala gränshinder behandlas i samma schema och olika typer av gränshinder med gemensamma inslag hanteras utan att skilja tydligt mellan dem.

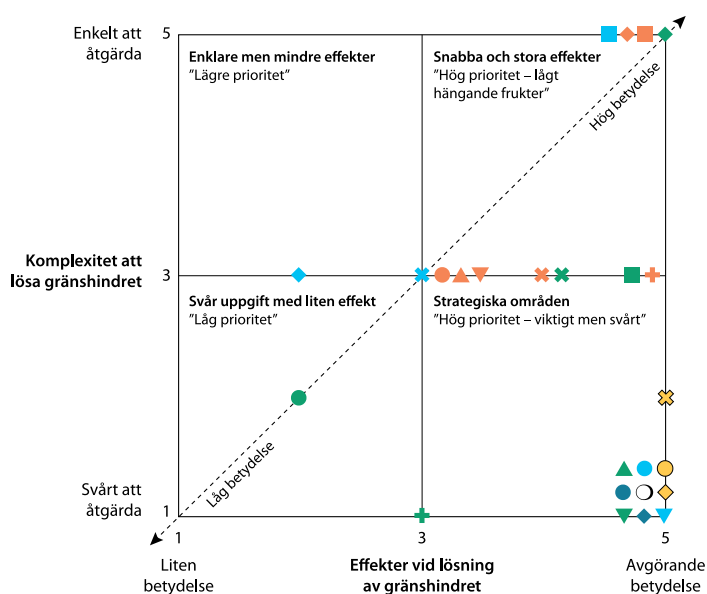
Detta kan bidra till att man inte ser gemensamma faktorer mellan olika gränshinder och att man arbetar lika mycket och på samma sätt med alla gränshinder. Genom att kategorisera de olika gränshindren och jämföra dem kan även risken för dubbelarbete undvikas.



## Gränshinder och gränshinderslösningar (rapport 0127)

I modellen som presenteras i rapporten till Tillväxtverket, ”Gränshinder och gränshinderslösningar” redovisas alla gränshinder som uppkommit under 13 intervjuer med individer ur svenska organisationer eller företag. De har kategoriserats inom de 8 kategorier som identifieras av Sweco i rapporten.

I diagrammet redovisas de olika identifierade gränshindren. På den lodräta skalan (y axeln) visas komplexiteten av gränshindret och på den vågräta skalan (x-axeln) visas effekten av en lösning av gränshindret. Detta medför att läsaren kan skapa en överblick över vilka gränshinder som identifierats, hur svåra de är att hantera och den potentiella effekten av att göra detta.



### Information

- Kunskaps/informationsbrist
- Bristande kunskap om samarbetsmöjligheter. För få mötesarenor etc.
- Många olika aktörer inom gränsfrågor

### Praktikaliteter

- ◆ Tullens öppettider
- ◆ E-konton för småföretagare
- ◆ Språk
- ◆ Administrativa system (allmänt)
- ◆ Fordonsbesiktning på båda sidor gränsen

### Skatteregler

- Deposition av moms

### Regelverk för export av tjänster & produkter

- Certifieringsyrken: olika krav
- Regelverk för offentlig upphandling
- Speditionskostnader
- Krav på etablering i landet (Norge)
- Regelverk för arbete med djur och djurprodukter

### Olika standard och kundkrav

- ▲ Byggsektorn: olika standardiseringar
- ▲ Anpassning av varor och tjänster

### Rekrytering/arbete i annat land

- ▼ Arbetspendlning fortfarande för svårt
- ▼ Regler för arbetsgivaravgifter
- ▼ Skillnader i socialförsäkringsystemen

### Myndighetssamarbete

- ✳ Skillnader i svensk och finsk statistik försvårar företagsetableringar
- ✳ Kollektivtrafiken över riksgrens är inte tillräckligt samordnad
- ✳ Skillnader i svenska och finska kartsystem försvårar samhällsplaneringen
- ✳ Bristande intressen från regionala centra/myndigheter

### Finansiering

- + Bristande samordning mellan olika program samt olika stödgivare
- + Svårt att få medel från investeringsfonder i annat land

Källa: baseras på intervjuer av ett urval (13 st) svenska organisationer/företag.

Genom att ge varje gränshinder en symbol är de individuellt särskiljbara i diagrammet. Diagramstrukturen kan med fördel användas som ett rekommendationsverktyg för att bearbeta identifierade gränshinder.



## Kommerskollegium

Kommerskollegiums modell ger en tydlig bild av olika typer av gränshinder. Vidare ges goda exempel på gränshinder samt en tydlig indikation på var i form av utgivning av information, ökad norsk integration på EU:s inre marknad eller förändringar i regelverk en hantering av gränshindret är möjligt.

## Kommerskollegiums modell

(<http://www.kommers.se/publikationer/Rapporter/2013/Sveriges-handel-med-Norge/>)

Typ av hinder	Exempel på hinder	Möjlig hantering			
		Information om regelverk	EES-avtalet / integration på EU:s inre marknad	Förändrat regelverk i Sverige/EU	Förändrat regelverk i Norge
Tullprocedurer	Gränsdokumentation	●			
	Regler för klarering	●			
Moms	Krav på momsombud		●		●
	Deposition av moms	●			●
	ATA-carnet inte möjlig för alla varor			●	●
Tullar	Höga tullar		●		(●)
	Kvoter		●		(●)
	Klassificering		●		●
Nationella tekniska regler	Byggregler			●	●
	Lastbilsbredd och vikt			●	
	Lastpallar			●	●
E-handel	Domännamn		●		●
Fri rörlighet för personer	Personbil			●	●
	A-kassa			●	●
	Byggekort	●			●

Modellen är enkel att tyda genom indelningen i typer av gränshinder samt möjliga sätt att hantera dem, dock ges ingen prioritetsordning i modellen och huruvida en sådan identifierats genom Kommerskollegiums studie är oklart.





## Processen att identifiera gränshinder inom SIK

Efter genomgången av organisationerna, rapporter och modellerna som hanterar gränshinder har bilden av vad gränshinder är, vilka frågor som bör ställas för att identifiera dem och vilka åtgärder som kan tas för att hantera dem förtydligats. Efter diskussion med representanter från Grensetjänsten och Gränskommittén har den gällande definitionen på gränshinder inom SIK-projektet kommit att bli den samma som Nordiska ministerrådets definition.

*”varje hinder som omöjliggör, försvårar eller begränsar människors och organisationers möjligheter att verka över de nationella gränserna”*

I definitionen anses det finnas en större öppenhet för identifikation av gränshinder än vad exempelvis Grensetjänstens modell borgar för. Grensetjänstens definition behandlar dessutom uteslutande de gränshinder som omöjliggör gränsöverskridande samarbeten. Kjell Olsén på Grensetjänsten har under diskussion påpekat att man även inom organisationen på senare år har kommit att fokusera mer på vad han kallar ”gruset i maskineriet”, vilket är synonymt med de hindren som ”försvårar eller begränsar gränsöverskridande aktiviteter och samarbeten” enligt Nordiska ministerrådets definition. Den mer övergripande definitionen på gränshinder används även av Gränskommittén.

Då flera organisationer använder sig av den mer öppna definitionen på gränshinder har det fallit sig naturligt att även använda den inom SIK-projektet. Det har ansetts viktigt att inte begränsa identifikationen av vad som kan knytas till gränsproblematiken mellan skandinaviska länder vilket ytterligare motiverar valet av definition.

### Förfrågningsunderlaget till modellen

För att identifiera gränshinder hämtades inspiration från de frågeställningar som använts av Grensetjänsten, Nordiska ministerrådet, Kommerskollegiet och av Tillväxtverket för att skapa en grundmall för ett inledande diskussionsformulär. Genom det formuläret vidareutvecklades individuella frågor var för sig med stöd i diskussionen med deltagare ur SIK-projektets pilotgrupper samt med deltagare ur Grensetjänsten, Gränskommittén, Statens vegvesen och Trafikverket för att anpassa frågorna och formuläret med anläggningsbranschens behov.

Under vidareutvecklingen av grundfrågorna har medverkande parter i SIK-projektet beskrivit tidigare observerade gränshinder. Man har även beskrivit hur man arbetat för att hantera och minimera dessa. Vid flera tillfällen har man kunnat visa på tidigare frågeställningar som används vid identifiering av gränshinder och hur man gått vidare efter att identifiering gjorts. Dessa insikter har vävts in i frågemodellen.





Studiens frågemodell har vidareutvecklats i fyra steg. Det första steget var att hålla intervjuer, fokuserade på gränshinder, med fem entreprenörer som har verksamhet inom infrastruktur i Sverige och i Norge.

Alla fem entreprenörföretag intervjuades vid två tillfällen. En gång i Sverige med den svenska verksamheten i fokus och en gång i Norge med den norska verksamheten i fokus. På detta sätt presenterades en del i gränshinderproblematiken sett ur entreprenörernas perspektiv.

Det andra steget var att jämföra svaren från entreprenörerna med tidigare identifierade modeller och förfrågningsunderlag som presenterats ovan för att komma fram med ett tydligare underlag att använda i ett webbaserat formulär.

Det tredje steget var att presentera underlaget som framkommit för representanter ur pilotprojekten kopplade till SIK på norska och svenska sidan. Genom att lyssna på deras synpunkter och då det var nödvändigt förändra underlaget säkerställdes att frågorna som utvecklats i underlaget var möjliga att använda både i Sverige och i Norge samt att de uppfattades på samma sätt.

Det sista steget i framtagningen av det webbaserade frågeformuläret var att hålla i workshoppar under april 2013. I workshopparna ombads representanter ur de svenska och norska pilotgrupperna i SIK-projektet diskutera igenom förslaget på det webbaserade förfrågningsunderlag och föreslå eventuella förändringar och förbättringar.

Efter insamling av kommentarerna och förändring av frågeunderlaget har det använts vid insamling av gränshinder.



# Frågor som ställts vid identifiering och hantering av gränshinder

I detta avsnitt presenteras de frågor som ställs i det webbaserade frågeunderlaget som ligger till grunden för studien om gränshinder. Koppling till andra modeller med liknande frågeställning är viktig då studien skall kunna jämföras med dem.

## 1. a. Namnge och b. beskriv gränshindret

Denna fråga är inspirerad av de två första kolonnerna i Grensetjänstens diagram för att identifiera gränshinder. Frågan ligger även i linje med Gränskommitténs problembeskrivning.

Det har i genomgången av gränshinder varit tydligt att det finns stor erfarenhet och kunskap om existerande gränshinder i den dagliga verksamheten. Då det primära i rapporten är att identifiera dessa gränshinder anses det värdefullt att de som besvarar frågorna bör namnge och beskriva hindren utifrån sina egna erfarenheter och med egna begrepp.

Genom att representanterna ombeds namnge dem men också beskriva dem kortfattat förtydligar detta gränshindret och dess innebörd. I ett senare skede när en uppföljning av de observerade gränshindren skall genomföras blir tydliggörandet och identifikationen av stor vikt.

## 2. Är gränshindret formellt eller informellt

För att kunna jämföra de av SIK-projektet observerade gränshindren med de gränshinder som framkommit ur gränskommitténs undersökning av näringslivet ombeds representanterna ur pilotgrupperna observera om gränshindren är formella eller informella. Denna skillnad är en utveckling av Nordiska ministerrådets gränshindersdefinition där Gränskommittén i projektet ”Gränshinder för Näringslivet” av praktiska skäl delar in gränshindren i två kategorier, formella och informella.

I frågan finns en förklaring på formella och informella gränshinder. Formella gränshinder beror på att ländernas lagar och regelverk inte fungerar optimalt tillsammans. Informella gränshinder beror på bristande eller svårtillgänglig information.

Svaret på om gränshindret är formellt eller informellt kan ge en fingervisning åt vilken instans som kan lösa gränshindersproblemet. Denna fråga kompletterar nedanstående frågor vilket skapar gynnsammare förutsättningar för uppföljning av observerade gränshinder.



### 3. Vem påverkas av gränshindret

Denna fråga har under workshoppar med pilotgrupperna framkommit som en viktig del i identifieringen av gränshinder. Den har sitt ursprung i gränskommitténs fråga ”vem drabbas av gränshindret?”. Istället för att identifiera en grupp som drabbas av gränshindret har det i pilotgrupperna framkommit att den bör riktas till hur långt ifrån individen gränshinderproblematiken landar. Detta innebär att de som besvararfrågorna ombeds identifiera om gränshindret är internationellt, EU specifikt, nationsspecifikt, branschspecifikt, organisations-specifikt eller individspecifikt. Vidare är det intressant, om gränshindret anges vara individ-specifikt, att identifiera om hindret även kan påverka andra medarbetare i individens omgivning och/eller tredje part.

Denna fråga kan i likhet med ovanstående fråga initialt ge en fingervisning åt vilken instans det är lämpligt att vända sig till för att kunna lösa gränshindret.

### 4. Förslag på vart man vänder sig för att kunna lösa gränshindret

I likhet med gränskommitténs fråga ”Vem äger problemet?” riktas denna fråga mot vilken instans som skulle kunna lösa gränshindret. Då det under workshopparna varit tydligt att flera av gränshindren varit kända från tidigare studier/rapporter/undersökningar är det av värde att be de som förväntas besvara frågorna komma med förslag på till vilken instans man kan vända sig för att finna en lösning. I denna fråga ges stort utrymme för respondenten att svara i fritext utan begränsningar.

Då de tidigare frågorna som fokuserat på hantering av gränshinder varit riktade mot avstånd från individen eller ifrågasatt regeländringar eller informationsförtydliganden har det under workshopparna framkommit att det är viktigt att svara i fritext. Flera av de gränshinder som föreslagits är komplexa och kan inte lätt passas in i de ovan nämnda mallarna vilket ytterligare motiverar att det ges utrymme för ett öppet svar på frågan.

### 5.a. Hur svårt är det att lösa gränshindret, 5.b Hur viktigt är det att lösa gränshindret

Dessa två frågor hör samman och är ämnade att motsvara komplexiteten att lösa gränshindret (enkelt att åtgärda, svårt att åtgärda) och effekten vid lösning av gränshindret (liten betydelse, avgörande betydelse) som varit huvudpunkter i de intervjuer Sweco i rapporten Gränshinder och gränslösningar utförd på uppdrag av Tillväxtverket.



Uppdelningen kan på ett tydligt sätt visualisera prioriterings-ordningen på de observerade gränshindren och visa sig effektivt när gränshindren skall hanteras. Likt Swecos värderingsskala föreslås en skala på fem steg men till skillnad från den som används i den ovan presenterade modellen föreslås en skala från 0 till 4. En del i denna fråga motsvarar även gränskommitténs avslutande fråga ”Hur viktigt är det att vi löser problemet?” vilket underlättar för senare jämförelse.

## 6. I vilken del av samhället får en lösning av gränshindret mest effekt

Frågan har framkommit efter möte med representanter ur Grensetjänsten och Gränskommittén som i sina studier sett vikten i att identifiera var en lösning av gränshindret får störst effekt. Grensetjänsten delar upp frågan till tre svarsalternativ: Direkt effekt (företag), indirekt effekt (bransch) eller samhällsnytta (samhälle).

Frågan ligger förhållandevis nära fråga tre (Vem påverkas av gränshindret?) och fråga fyra (vart man skall vända sig för att lösa gränshindret?). Till skillnad från dessa två frågor riktas denna fråga mot samhällsinstanser och på så sätt kan den användas som ett riktmärke åt vilken del i samhället som bör ta hand om gränshindret.

## 7. Vilken status har lösningsprocessen av gränshindret

Den sista frågan i det webbaserade formuläret är inspirerat av Nordiska ministerrådets uppdelning av vilken status lösningsprocessen av gränshindret har. Deras uppdelning av lösningsprocessen till gränshinder är ”Avskriven, löst, löst till viss del, under behandling, vilande/avvaktar”. Denna uppdelning används även i det webbaserade formuläret som används i SIK-projektets identifikation av gränshinder.

Under de workshoppar som hållits har det varit tydligt att flera av gränshindren som framkommit redan har hanterats och undersökts. Dessa skall också uppmärksammas.

## Bilaga

Det webbaserade formuläret (se nedan s. 28) har till huvuduppgift att identifiera gränshinder och om möjligt ge en fingervisning av hur viktigt samt hur svårt det är att hantera det observerade hindret (identifiera, hantera, minimera). Det var under intervjuerna med entreprenörerna samt vid workshoparna tydligt att det i hanteringen av många av de gränshinder som presenterades inte var tillräckligt med information, bara med hjälp av de sju frågorna. Flera av de presenterade gränshindren behöver förklaras tydligare för att möjliggöra en förståelse för hindret och kunna ligga till grund för ett förslag till åtgärder.



Under workshopparna framkom det att det borde tillföras fler öppna frågor om gränshindren som representanterna kunde fylla i. Dessa öppnare frågor kring gränshindren presenteras i modellen som en bilaga där frågorna är knutna till de som presenterats ovan.

Frågorna har blivit ett komplement till det webbaserade förfrågningsunderlaget. Det har dock visat sig vara effektivt vid hanteringen av komplexa gränshinder att använda öppna frågor och ge dem som svarar på frågorna möjlighet att fritt beskriva problemen som uppkommer på grund av gränshindret med egna ord då det inte alltid kan passas in i en färdig mall.

De frågor som nedan presenterats är framför allt inspirerade av intervjustudien som hölls med entreprenörer vintern 2012-2013 samt de förslag som framkommit vid möten med pilotgrupperna i SIK-projektet.

### **1. Beskriv gränshindret så utförligt du kan**

Under intervjustudierna har det varit tydligt att individerna haft stor kunskap om gränshinder och orsakerna till dessa. Det är viktigt att samla in denna erfarenhet och kunskap och att presentera den på ett sätt så informationen blir tillgänglig.

Genom att respondenten ombeds beskriva gränshindret mer utförligt kan informationen användas som grund till vidare studier. Det som beskrivs presenteras inte initialt i gränshindermodellen men öppnar upp för vidare fördjupning av gränshindret för de organisationer eller individer som berörs.

Frågan fungerar som en vidareutveckling av fråga ett där respondenten ombeds namnge och beskriva gränshindret kortfattat.

### **2. Vad för gränshindret med sig för konsekvenser**

Frågan består i grunden av en vidareutveckling av frågorna 2, 3 och 6 där konsekvenserna för gränshindret utvärderas ur ett samhällsperspektiv. I det webbaserade formuläret som använts presenteras det som en egen rubrik (Konsekvenser av gränshinder).

Genom att ge respondenten utrymme att uttrycka sina synpunkter och tankar kring vilka konsekvenser gränshindret för med sig tillförs problematiken en praktisk dimension. Det har visat sig värdefullt när gränshindret skall lyftas upp till rätt instans för att kunna lösas.

### **3. Hur många drabbas av gränshindret och hur stort värde påverkar det (ge gärna exempel)**

Denna fråga är framförallt avsedd som ett komplement till fråga fem och det diagram (enligt Swecos modell från rapporten gränshinder och gränslösningar) det är knutet till. Ambitionen är att ge en fingervisning om de ekonomiska konsekvenserna som gränshindret orsakar och hur många som drabbas.



Nödvändigheten av att skapa en uppfattning av hur stort värde och hur många som drabbas av ett gränshinder har föreslagits av representanter ur Gränskommittén med erfarenhet av att arbeta med gränshinder.

#### 4. Vad finns det för lösningsförslag på gränshindret

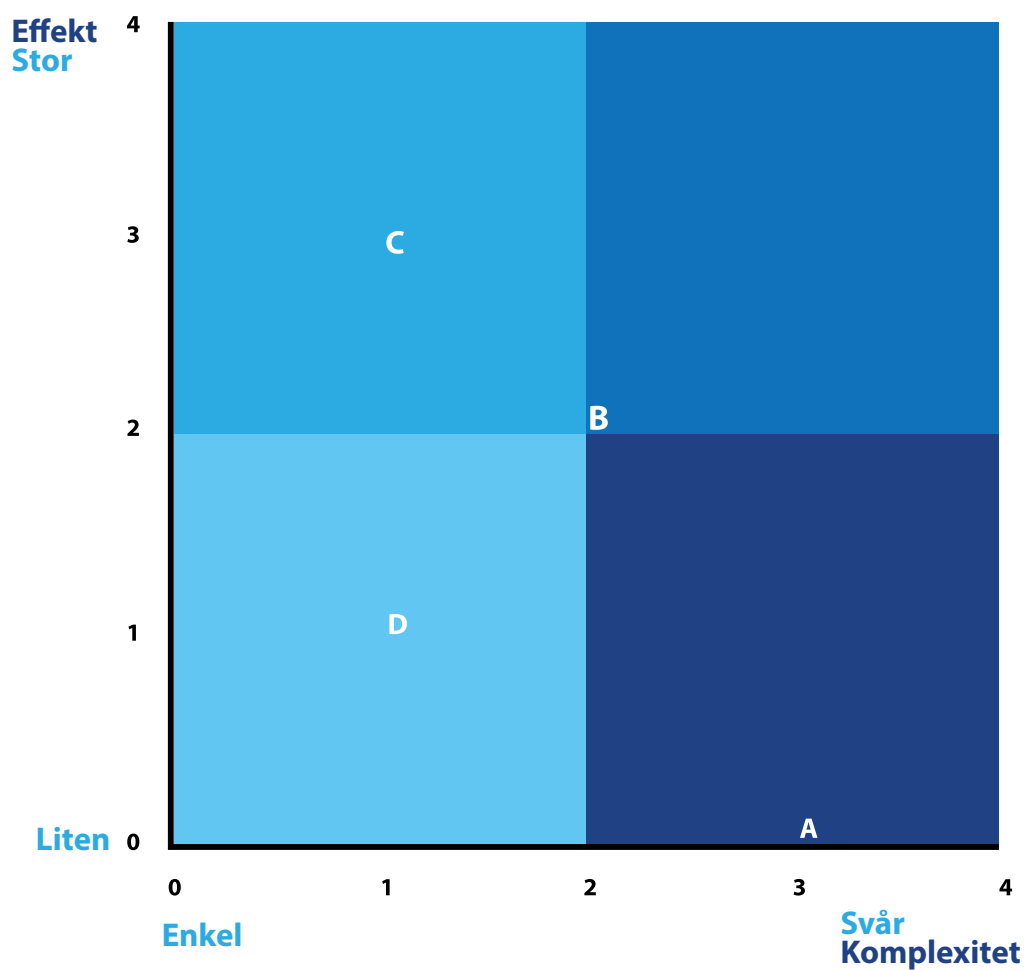
I intervjuerna och i workshoparna har det varit tydligt att personerna själva haft klara uppfattningar om vad som behövs för att kunna lösa gränshinder. Det har varit uppenbart att dessa individer sitter inne på mycket information och många erfarenheter som är viktiga i ett senare skede när gränshindret skall hanteras. Erfarenheterna och förslagen från individerna som presenterat gränshindren kan vara av stor vikt för vidare hantering av dem. I det webbaserade underlaget presenteras lösningsförslagen på gränshindren som en egen underrubrik ”lösningsförslag” (se nedan).

<b>Signalssystem</b>	
<b>Förklaring</b> <i>Det finns en risk för förväxling av signalssystem för individer som arbetar inom byggnation av järnväg</i>	
<b>Är gränshindret formellt eller informellt</b> Mer ... (bil1.) <b>Vem påverkas av gränshindret</b> <b>Förslag på vart man vänder sig för att kunna lösa gränshindret</b>	<i>Formellt</i>  <i>EU-specifikt</i>  <i>Trafikverket/Jernbaneverket</i>
<b>Prioritering av gränshinder</b>  Hur svårt är det att lösa gränshindret <b>2</b>  Hur viktigt är det att lösa gränshindret <b>3</b>	
<b>I vilken del av samhället får en lösning av gränshindret mest effekt</b> <b>Vilken status har lösningsprocessen av gränshindret</b>	<i>branschen</i> <i>under behandling</i>
<b>Vem tjänar mest på en lösning?</b> Mer ... (bil3.) <b>Vilka konsekvenser får en lösning</b> Mer ... (bil2.) <b>Hur många drabbas av gränshindret och hur stort värde påverkar det (ge gärna exempel)</b> <b>Lösningsförslag</b> Mer ... (bil4.)	

Figuren visar upp hur gränssnittet för ett gränshinder (Signalssystem) ser ut. Under flikarna Mer... (bil1.2.3.4) kan man hitta den information som skrivits om gränshindren i frågorna som kommer från bilagorna.



## Effekt och komplexitet av gränshinder



- A Battenburgmönster
- B Tullar och moms
- C Miljözoner
- D Språkliga barriärer

Figuren visar ett exempel på en webbpresentation av fråga 5a och 5b, ur den databas som är under utveckling. Denna presentation ger en indikation på vilka gränshinder som effektivt kan hanteras och minimeras.



## Exempel på identifierade gränshinder

För att ge en bild vilka gränshinder som i enlighet med Nordiska ministerrådets definition försvårar, hindrar eller sätter stopp för samarbete mellan organisationer eller individer i infrastrukturprojekt mellan Sverige och Norge presenteras i detta avsnitt ett urval av de gränshinder som identifierats i SIK:s fyra pilotprojekt.

Gränshindren som presenteras har identifierats genom intervjuer, brainstorming-sessioner och diskussioner med individer inom SIK-projektet med ovan presenterade frågor som grund. Denna studie har genomförts i syfte att säkerställa web formulärets tydlighet och användbarhet.

De exempel som här tas upp har använts som en bas för att vidare kategorisera och utvärdera möjliga aspekter av gränshinder för fortsatta studier kring gränshinder och hur de kan hanteras och minimeras.

Det är viktigt att understryka att de gränshinder som identifierats och presenteras nedan enbart är de som identifierats av en riktad grupp individer. Alla aspekter av infrastruktur-projekt är inte satta under lupp i denna inledande studie. Till detta behövs en större studie med fler respondenter.

### Identifierade gränshinder i pilotprojektet 1 (Vinterväghållning)

I pilotprojektet Vinterväghållning har frågan om gränshinder diskuterats vid möten med entreprenörerna Mesta, NCC, Peab och Svevia. Mötena har ägt rum på respektive organisations lokala kontor i Sverige och i Norge.

Trots att indikationer fanns före mötena på att entreprenörerna möjligen inte skulle ha någon större kunskap kring arbete över gränsen mellan Sverige och Norge har flera gränshinder identifierats vid diskussionerna. Gränshinder har även diskuterats och identifierats av representanter, med stor erfarenhet av vinterväghållning, i pilotgrupperna i Sverige och Norge, för att få en bild över de existerade gränshindren.

De gränshinder som identifierats är:

- Plogvingar på sidan om plogbilen. Sidoploggar eller så kallade ”vingar” får inte användas på plogbilar i Norge.
- Plogens utseende. I Norge måste plogar vara mattlackerade eller svarta.
- Fordonsutseende. Krav och regler gällande märkning, mått och utseende på fordon har framkommit som ett hinder som försvårar möjligheten att samarbeta med vinterhållning av väg över gränserna.
- Olikheter gällande så kallad ”arbetsvarsling” vilket rör säkerhet för trafikanter och arbetande vid vägarbeten har nämnts, och en önskan finns om samordning kring detta.





- En önskan finns från svensk sida om att kunna utföra arbete över gränsen utan att behöva etablera sitt företag där, numera kan punktinsatser göras men möjligheten till större åtaganden är begränsat.
- Frågor kring tullen har nämnts i båda länderna och problem har nämnts med administrativt arbete och kostnader vid flytt av maskiner och utrustning över gränsen både för arbete och reparation och underhåll
- Forskrifter knyttet til sosial dumping og almengjøring av tariffavtaler i Norge medfører at svenske entreprenører som vil arbeide i Norge med svensk arbeidskraft må justere lønninger.

### Identifierade gränshinder i pilotprojektet 2 (Vinterunderhåll spåranslagning)

Gränshindren har identifierats genom diskussion med entreprenörer som är aktiva inom vinterunderhållning av spåranslagningar i Sverige och i Norge. En diskussion om hur man kan hantera det Norska fagebrevskravet har även förts med representanter ur Jernbaneskolen och Jernbaneverket för att tydliggöra fagebrevsfrågan som tidigt uppkom som ett hinder i diskussionerna.

De gränshinder som identifierats är:

- Behörighetskrav. Olika behörighet i Sverige och Norge för att utföra samma arbete. I Norge krävs fagebrev och i Sverige finns inte motsvarande behörighetskrav
- Nationella krav. Rigida kompetenskrav i beställningsförfrågan som hindrar för utländska aktörer att agera på den inhemska marknaden.
- Certifiering. Varierande certifieringar som kretsar kring säkerhetsfrågor mellan Sverige och Norge.
- Framförande av spårgående maskin. Maskiner får inte framföras på spår utan ett transportgodkännande från respektive nations myndighet. Detta blir särskilt problematiskt vid vinterunderhåll av spår då det i praktiken innebär att snöröjning av spår inte får ske på gränsövergången mellan Sverige och Norge.
- Kultur. Kulturella skillnader mellan Sverige och Norge gällande arbetstider och hierarkier samt organisatoriska strukturer.



## Identifierade gränshinder i pilotprojektet 3 (Säkerhet väg)

Gränshindren är initialt framtagna av representanter ur pilotprojektet (Säkerhet väg) i nära samarbete med de anläggningsentreprenörer som knutits till SIK-projektet. Efter att de samlats in har de diskuterats med Vegdirektoratet och Statens vegvesen för att säkerställa att samma gränshinder uppfattas lika från svenska och norska sidan.

Gränshindren har analyserats av representanter ur SIK-projektet och presenterades för Gränskommittén och Grensetjänsten under en gemensam workshop 9 april.

De gränshindren som identifierats är:

- Besiktningspliktiga maskiner. Om ett fordon besiktigas i Sverige gäller denna besiktning inte i Norge
- Battenburgmönstrade fordon. Fordon med battenburgmönster får enligt dagens regelverk användas i Sverige men får inte användas i Norge.
- Vägmärkesreflexer. Färg på vägmärkesreflexer skiljer sig åt mellan länderna. Dessa måste bytas på fordon och verktyg om arbete sker på andra sidan av gränsen
- Fordonsspecifika egenskaper. Regler på fordonshöjd, fordonslängd, fordonsbredd, fordonsvikt är inte samma mellan Sverige och Norge vilket innebär att vetskap om regelverk måste finnas.
- Förbud att som norsk medborgare framföra svenskregistrerat fordon. I Norge kan enligt lag en norsk medborgare inte köra ett svenskregistrerat fordon.
- Tullar och moms. Tull, deponering, moms och avgifter för material och fordon som går över gränsen.
- ID av personal. Olika krav på ID och personalsammansättning mellan nationerna. I Norge har grönt kort föreslagits och i Sverige har ID06 föreslagits. I Sverige ställer branschen krav och i Norge ställer arbetstilsynet krav.
- Miljözoner. Olika regler för fordonens utsläppsgränser och krav på utrustning över gränserna förekommer ofta i Sverige. I Norge sätts detta ofta i samband med farlig last.



- ECE-lagstiftning begränsar hastighet på arbetsfordon i Sverige. Olika tillåtna hastighet för arbetsmaskiner. I Sverige gäller ECE-regler. I Norge är de tillåtna att framföras i 50 km/h hela dygnet, i Sverige enbart 30 km/h efter mörkrets inbrott då halvljusen sitter mer än 50 cm från marken.
- Språkliga barriärer. Olika begrepp innebär olika saker vilket kan påverka säkerheten vid gemensamt arbete på väg

## Identifierade gränshinder i pilotprojektet 4 (Säkerhet på järnväg)

Gränshinder är framförallt framtagna av expertgrupper inom Trafikverket och Jernbaneverket. Detta då det redan tidigt var det tydligt att flera av de gränshinder som identifierats gällande säkerhet på järnväg är kopplat till regelverk och olika krav på kompetens vid utförandet av olika uppgifter.

Efter att flera gränshinder identifierats på norska och svenska sidan har de lagts samman och presenterats för entreprenörer och individer med vana att arbeta på och vid spårområde. Ur dessa diskussionerna har det framkommit att stor skillnad görs på säkerhetskrav vid nybyggnation eller och reparation av järnväg, där skillnaden ligger i om spåret är trafiksatt eller inte.

De gränshinder som identifierats är:

- Fagbrev. Olika behörighet i Sverige och Norge för att utföra samma arbete. I Norge krävs fagebrev och i Sverige finns inte motsvarande behörighetskrav. Det enda arbetet som ställs särskilt krav på gällande säkerhet järnväg är spårsvets.
- Roller. Roller uppfattas och beskrivs på olika sätt och innehåller olika moment i de olika länderna.
- Signalsystem. Olikheter i signalsystemen innebär att förväxlingar kan ske. För att undvika detta krävs att individer som jobbar över gränsen måste ha två behörigheter, ett för respektive signalsystem.
- Begrepp. Olika begrepp används på olika sidor om gränsen vilket kan leda till missförstånd och misskommunikation.
- Interna säkerhetskrav. Trafikverket och Jernbaneverket har unika säkerhetskrav på sin personal och på sina arbetsplatser vilket förhindrar fri konkurrens.
- Språk. Det finns inom vissa arbeten språkliga barriärer som förhindrar möjligheten att jobba över gränserna med särskilda arbetsmoment.



## Analys av identifierade gränshinder

Det går att kategorisera gränshinder på flera olika sätt. Ett sätt är, att som i Grensetjänstens modell låta bli att kategorisera eller värdera dem. Istället behandlar Grensetjänstens modell alla gränshinder som unika i sig, utan inbördes ordning. Grensetjänsten har som ambition att presentera gränshindren för Nordiska ministerrådet för att de skall kunna ta beslut om vilka gränshinder som bör sättas under lupp. Av den anledningen kan det anses onödigt att först prioritera mellan de observerade gränshindren.

Ett annat alternativ är att kategorisera gränshinder under samma process, vilket Sweco valt att göra i rapporten 0127. Där har de delat upp gränshindren i information, praktikaliteter, skatteregler, regelverk för transport av tjänster och produkter, olika standarder och kundkrav, rekrytering/arbete i annat land, myndighetssamarbete och finansiering. Vid en snabb analys av ovanstående gränshinder är det tydligt att de gränshinder som identifierats av Sweco passa bra för pilotgrupperna i SIK-projektet.

Vid en djupare analys är det dock svårt att se vad en liknande kategorisering som Sweco gör skulle uppfylla för syfte i SIK modellen. Att kategorisera identifierade gränshinder kan vara fördelaktigt då det ger möjligheten att hitta fler liknande gränshinder. Samtidigt kan det begränsa arbetet med att hitta nya hinder, om de inte passar in i dessa kategorier, vilket kan innebära att man avstår att ta upp dem.

Av denna anledning innefattar identifieringsunderlaget av gränshinder som tagits fram en stor frihetsgrad. Detta ger respondenten stort utrymme att uttrycka egna tankar om gränshindret, istället för att begränsas till en förutbestämd mall.

Även om SIK-modellen vid identifiering av gränshindren frångår de föreslagna metoderna ochmodellerna som presenterats i tidigare rapporter finns det tydliga likheter.

Som ett exempel är fråga fem i förfrågningsunderlaget till för att upprätta en prioriterings-ordning av de identifierade gränshindren. Genom frågorna kan man identifiera lågt hängande frukter, viktiga men svåra, lätta med liten effekt och stora med liten effekt. Sättet att prioritera mellan de olika gränshindren liknar Swecos modell och underlättar vidare arbete med att hantera och minimera gränshinder.

I de gränshinder som i denna studie identifierats finns i förutsättningen en tydlig differentiering mellan formella och informella gränshinder. Detta är i linje med tillägget på definitionen av gränshinder som används av Gränskommittén och Nordiska ministerrådet. Då man identifierar gränshinder är det fördelaktigt att ha insikt om formella och informella gränshinder och veta att de kan kräva olika hantering och att de ofta hanteras av olika instanser.



## Formella gränshinder

De formella gränshindren är direkt identifierbara. Lagar och förordningar som dessa gränshinder ofta består av är inte alltid lätta att tolka. De identifieras i enlighet med Nordiska ministerrådets definition som lagar och förordningar som ligger i vägen för att sammaaktiviteter kan ske på samma villkor på båda sidorna om nationsgränserna. De tydligaste exemplen på formella gränshinder är:

- Färg på vägmärkesreflexer
- Fordonets fysiska begränsningar (höjd, längd, bredd och vikt)

## Informella gränshinder

Den andra kategorin är de informella gränshindren. I grunden kan de vara svåra att identifiera. Det krävs vanligtvis tidigare erfarenhet från liknande arbete. I motsättning till de formella hindren kretsar de ofta kring kulturella skillnader och olikheter i praxis. Tydliga exempel på informella gränshinder är:

- Kulturella skillnader mellan Sverige och Norge
- Språkliga barriärer. Olika begrepp används för att beskriva samma saker på olika sidor av gränsen.



## Exempel på gränshinder som hanterats

I detta avsnitt presenteras några gränshinder som redan hanterats för att exemplifiera vad som görs och kan göras för att minimera gränshinder. Några av de identifierade gränshindren har hanterats direkt av pilotgrupperna inom SIK-projektet. Det visar på att flera av gränshindren kan hanteras relativt snabbt utan stor inblandning av andra organisationer eller utan omfattande engagemang och komplicerade byråkratiska processer. De flesta gränshinder som lösts är av informell karaktär. Andra hinder, ofta av mer formell karaktär, behöver processas genom fler system för att en lösning skall kunna bli möjlig.

### Tull och momskrav

Diskussioner har länge funnits gällande minimering av gränshinder, efter påtryckningar av maskinentreprenörerna har Nordiska rådet förändrat momskraven som tidigare funnits när arbetsfordon tas över nationsgränsen mellan Sverige och Norge.

I samarbete med Nordiska rådet har flera av gränshindren som berör yrkestrafik behandlats. Flera av dessa kommer inom detta samarbete att kunna undanröjas. Bland annat har man hanterat de avgifter som finns vid tillfällig import av maskiner för arbeten i grannlandet. Det tidigare systemet påstås ha drabbat likviditeten i företagen, särskilt för små och medelstora företag inom maskinentreprenörerna. De har uppfattats som ett av de främsta gränshindren eftersom stora belopp bundits upp som deposition.

Tullmyndigheterna i Norge och Sverige kommer byta system och i stället tillämpa sedvanlig kreditprövning vid överföring av arbetsfordon. Företagen slipper alltså att ställa säkerhet. Ett liknande system kommer att tillämpas när det gäller depositionskrav då fordon tillfälligt importeras för att repareras eller bearbetas.

Förutom denna undanröjning av gränshinder har svenska och norska tullverken, skatteverken och branschorganisationerna (Maskinentreprenörerna) tillsammans gått in i ett samarbete där målet är att ta fram lättförståeligt informationsmaterial om de nya reglerna.

Ett annat projekt, Servicetrappan, som Nordiska rådet jobbar med, syftar till att underlätta transporter av kommersiella fordon som medför blandad last, skall tillåtas passera obemannade gränsövergångar. Då det inte är tillåtet idag, medför det ofta att lasten måste transporteras långa omvägar, speciellt i de norra delarna av Sverige, Norge och Finland.



## Battenburgmönstrade fordon

Märkning, mått och utseende på fordon har nämnts både i Sverige och i Norge inom de piloter som hanterar väg. Exempelvis har problemet med att battenburgmönstrade fordon får framföras i Sverige men inte i Norge nämnts flertalet gånger. Detta har inneburit att battenburgmönstrade fordon inte kunnat passera gränsen för att utföra arbete.

Detta gränshinder löstes genom mailkontakt mellan Trafikverket och Statens vegvesen där det fastställdes att battenburgmönster inte utgör något hinder så länge fordonet uppfyller normala fordonskrav. Detta har i praktiken inneburit att detta gränshinder nu minimerats med konsekvensen att fler arbetsfordon kan korsa gränsen vid arbete på väg.

## Kompetensbevis som gäller över gränserna

Olika kompetenskrav på likadant arbete på olika sidor om gränsen har i pilotprojekten nämnts som ett gränshinder. För att lösa detta har man i pilotprojektet (säkerhet på väg) fått till ett beslut gällande ett generellt kompetensbevis som gäller på båda sidor om gränsen vid utförande av specifika arbetsmoment.

Detta gränsöverskridande samarbete kommer i ett inledande skede att testas genom att ett kompetensbevis ges till 100 personer med överenskommen kompetens. Separata beslut har tagits i Sverige och Norge för att använda kompetensbeviset på båda sidor av nationsgränsen.

I praktiken innebär det att det räcker med ett kompetensbevis. De berörda individerna behöver inte utbilda sig eller söka dispenser för sin kompetens i både Sverige och Norge, så att individer snabbt kan röra sig över gränserna för att utföra arbeten där behov finns.



Ett exempel på kompetensbevis som är under utformning.



## Reflektioner av resultatet

Den inledande studien om gränshinder, där det presenterade frågeformuläret tagits fram och använts har haft som mål att lägga grunden för en modell som kan användas för att identifiera, hantera och i förlängningen minimera gränshinder inom ramen för definitionen som används av SIK-projektet, för nordisk infrastrukturbransch. Det finns ett stort behov av att identifiera, hantera och minimera gränshindren mellan Sverige och Norge. Resultatet visar också att det krävs relativt små insatser för att identifiera komplexa gränshinder, vilka bör komma till ytan.

Frågeunderlaget som använts av och analyserats av SIK:s fyra pilotprojekt: Vinterväghållning, Vinterväghållning vid spåranläggning, Säkerhet och arbete på väg och Säkerhet vid arbete på och invid järnväg, kan med gott resultat bidra till identifikation av gränshinder inom respektive verksamhetsområde.

Pilotprojekten har arbetat med att identifiera gränshinder med hjälp av att besvara frågeformuläret samt ombetts komma med förslag på ytterligare frågor som är viktiga att besvara i processen att identifiera, hantera och minimera gränshinder. Det har lett till en övergripande bild av gränshinder som påverkar anläggningsbranschen och hur individer knutna till det uppmärksammar gränshinderproblematiken. Det har även ansetts av vikt att identifikationen av gränshindren skall vara jämförbar med andra modeller som hanterar gränshinderproblematiken. Resultaten efter de inledande studierna stämmer väl överens med förväntningarna. Frågeställningarna är tillräckligt tydliga för att kunna användas. Dessutom ger de respondenterna ett fritt utrymme att besvara frågorna och att ge uttryck för sina lösningsförslag.

Det har varit viktigt att individerna som beskriver gränshindren även kommer med förslag, vilka har kunnat användas (i några fall utan modifikation) för att finna lösningar på de presenterade hindren.

För att säkerställa att gränshindren identifieras och beskrivs på likartade sätt har det visat sig vara av stor vikt att de frågor som ställs är tydliga och raka med lite utrymme för missförstånd. Då kan individerna som svarar på dem att förstå dess avsikt på likartade sätt. Det har också visat sig vara av vikt att de som identifierar gränshindren är väl informerade om syftet med att identifiera dem inom ramen för SIK-projektet.

Frågeunderlaget är mycket effektivt i insamlandet av gränshinder gällande infrastruktur. Genom att be individer inom SIK:s pilotgrupper besvara frågeunderlaget har närmare 30 gränshinder identifierats. Det har även skapat en diskussion kring gränshinder vilket visar på att det finns potential att identifiera fler.





## Hantering av gränshinder

Ett möte ägde rum den 9 april hos Grensetjänsten i Morokulien där representanter för Grensetjänsten, Gränskommittén, Statens vegvesen och Trafikverket medverkade. Under mötet diskuterades hur medverkande parter arbetar med gränshinder, vilka frågeställningar som används för att identifiera gränshinder och hur man går vidare efter att de identifierats.

Då man inom Grensetjänsten identifierat ett gränshinder bjuds medverkande parter in till Grenserådet för att arbeta fram en lösning av gränshindret. I Grenserådet ingår bland annat både de svenska och norska skattemyndigheterna, utrikes-departementen i de båda länderna, Nordiska Ministerrådet, Gränskommittén, Gränshinderforum samt region och kommun-representanter som Region Värmland och Hedmark Fylkeskommune. Statens vegvesen och Trafikverket finns ännu inte med i Grenserådet.

Vidare diskuterades Gränskommitténs projekt ”Gränshinder för näringslivet” vars målsättning är att kartlägga, ta bort eller minska antalet gränshinder mellan Sverige och Norge, att identifiera bransch- och rådgivningsorganisationer eller företag som arbetar över nationsgränsen mellan Sverige och Norge, att arrangera utbildningar, seminarier och mötesplatser samt att stärka samarbetet mellan informationstjänsterna i Norden och utreda möjligheten för etablering av en informationstjänst i Svinesund sammankopplad med den i Morokulien.

Vid genomgången av projektet ”Gränshinder för näringslivet”, diskuterades även vilka frågor som är lämpliga att ställa vid identifiering av gränshinder för att täcka in nödvändig information för vidare arbete. Redovisning av tillvägagångssätt för identifiering av gränshinder har visat sig vara värdefullt för SIK-projektet och varit till god hjälp för utvärdering och revidering.



## Fortsatt studie

Den frågeställning som initialt ställts om gränshinder kvarstår fortfarande. Rapporten har visat på potentialen i att identifiera, hantera och minimera gränshinder. Genom att samla in flera konkreta gränshinder kan man bygga vidare på den databas som är under utveckling. Modellen kan användas som ett ramverk för att identifiera, hantera och minimera gränshindren.

De gränshinder som identifieras kan tack vare dess likhet med andra modeller jämföra andra gränshinder, identifierade med hjälp av andra modeller. Rekommendationer från tidigare rapport och studier bör vidare tas i beaktande när det är tid för hantering och minimering av identifierade gränshinder. Det finns idag redan upptrampade spår och tydliga rutiner för att minimera gränshinder vilket Grensetjänsten påvisat. Rutiner man även borde utnyttja i SIK-projektet för att undvika dubbelarbete.

En viktig erfarenhet från den inledande studien om gränshinder är att underlaget till modellen bör utgå från erfarenhet från individerna inom organisationerna. Individernas åsikter bör tas tillvara, samt att de uppmuntras att komma med förslag på hur man kan gå vidare med de identifierade gränshindren. För att göra detta har det webbaserade frågeformuläret föreslagits, där individer med olika arbetsuppgifter får tillfälle att reflektera över de olika gränshindren de uppfattat ligga i vägen för deras eller andras verksamhet. Utrymme för deras åsikter bör också ges i den allmäntillgängliga databasen där modellen för gränshindren och dess karaktär påvisas.

För att vidareutveckla databas med gränshinder kommer det under det fortsatta bedrivs ett projekt knutet till Chalmers tekniska högskola i Göteborg.



## Referenslista

- Chua, D. K. H. och Y. Wang, W. T. Tan (2003). Impacts of Obstacles in East Asian Cross-Border Construction. Journal of Construction Engineering and Management, no. 129, ss. 131-141.
- Grensetjänsten <http://www.grensetjansten.no/>
- Gränshinder och gränshinderslösningar (rapport 0127) <http://publikationer.tillvaxtverket.se/ProductView.aspx?id=1798>
- Gränskommittén (Del av Interreg Sverige Norge) <http://www.granskommitten.com>
- Göteborg-Oslo-samarbetet (GO) <http://www.go-regionen.org/>
- Hart, Michael (2006). Steer or Drift? – Taking Charge of Canada-US Regulatory Convergence. C. D. Howe Institute Commentary, no. 229, mars 2006.
- Interreg IVA Sverige-Norge <http://www.interreg-sverige-norge.com/index.asp>
- Interreg IVA Öresund- Kattegat- Skagerak (ÖKS) <http://www.interreg-oks.eu/se>
- Lärande inom territoriellt samarbete (rapport 0134) <http://publikationer.tillvaxtverket.se/ProductView.aspx?id=1822>
- Norden <http://www.norden.org/sv>
- Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder? <http://www.kommers.se/Documents/dokumentarkiv/publikationer/2013/rapporter/rapport-sveriges-handel-med-norge.pdf>
- TemaNord (rapport 2009:575) <http://www.norden.org/en/publications/production/temanord-series>
- Vos, Jooske Marijke (2013). From Better to Best Regulation: Towards Competitiveness by Cross-Border Consistency. Better Business Regulation in a Risk Society, ss. 173-191.



