

REMISSVAR

2021-08-24

Infrastrukturdepartementet I2021/01656

Promemorian Otillåtna cabotagetransporter och beställansvar

Småföretagarnas Riksförbund lämnar här sina synpunkter på de förslag som presenteras i Promemorian Otillåtna cabotagetransporter och beställansvar.

Småföretagarnas Riksförbund är ett förbund av småföretagare för småföretagare och har som syfte att påverka politiska beslut för att göra det enkelt, tryggt och lönsamt att driva företag. Förbundets näringspolitiska program inrymmer förslag på vad som behöver förändras och förbättras för att stärka företagsklimatet för mikro- och småföretag på ett nationellt plan. En viktig aspekt i detta arbete är att förbättra dialogen och samförståndet i gränserna mellan en företagares vardag och svensk myndighetsutövning. I stor utsträckning tenderar småföretagare att vara en svagare part än myndigheter beträffande regelverk och tillämpning av desamma, vilket förstärker upplevelsen av orättvisa villkor, ökat regelkrångel och en negativ attityd till företagande från myndigheternas sida.

Förslaget

Det föreslås att en cabotagetransport inte får innefatta annat än ett lastningsställe och ett lossningsställe eller flera lastningsställen och ett lossningsställe, om lossningen sker hos den slutliga godsmottagare som finns angiven på fraktsedeln, eller ett lastningsställe och flera lossningsställen, om lastningen sker hos den ursprungliga godsavsändare som finns angiven på fraktsedeln. Utöver detta föreslås en höjning av sanktionsavgiften med 50% dvs från dagens 40 000 SEK till 60 000 SEK.

Översiktligt ställningstagande

Avsikten har varit att öppna upp vägtransportmarknaden och tillåta fritt tillträde för alla aktörer och operatörer inom EU. Principen att fri rörlighet för bland annat tjänster skall råda inom EU, bl a avseende transportmarknaden. Cabotage-direktiven var avsedda som temporära övergångsregler innan en fri transportmarknad etablerat. Avregleringen har skett stegvis sedan 1980-talet men den nyligen beslutade "Mobilitetspaketet" innebär en betydande återreglering.

På nuvarande delvis avreglerade marknad har uppstått oönskade effekter, såsom:

- Olika former av fusk. Observationerna i bl.a. *Cabotagestudien* och utdelade sanktionsavgifter i Helsingborg pekar på att kontrollverksamheten och sanktionsavgifterna tillsammans inte har tillräckligt avskräckande effekter varpå mer behövs för att stävja denna verksamhet.
- Transporter utförs av fordon som kan var sämre funktions-, säkerhets- och miljömässigt.
- Bristande kontroller av förekommande fusk har lett till viss trafik med sämre utnyttjad transportyta/fyllnadsgrad, dvs en lastbil utnyttjas inte fullt ut utan körs oftare halvfull eller bara delvis lastad. I viss mån kan man hävda att de som kör lagligt är mera noggranna med

att uppnå hög fyllnadsgrad även om samma ambition inte ska uteslutas bland dem som kör olagligt.

Småföretagarnas Riksförbund anser att myndighetskontroller av cabotagetransporter måste prioriteras mera än idag. En fungerande kontroll av tunga fordon på väg är en förutsättning för hållbara transporter, anständiga anställningsvillkor för chaufför och för ärlig konkurrens.

Såvitt vi kan bedöma kommer införandet av mobilitetspaketet i början av 2022 innebära betydande skärpningar av regelverken kombinerat med strängare rapporteringskrav. Nedan listats olika företeelse som idag förekommer på den svenska transportmarknaden och som förhoppningsvis kommer att försvinna i och med att mobilitetspaketet införs:

Enligt uppgifter från svenska åkare och förare som lever sitt liv utmed vägarna, så rullar många utländska ekipage på svenska vägar år ut och år in och utför olagligt cabotage. Exempel som nämns är slovenska bilar som rullat in i Sverige 2013 utan någon återresa vilket gör att tex även fordonbesiktning och andra kontrollfunktioner helt satts ur spel. Det iakttas också godstransporter vilka är omöjliga att identifiera eller knyta till ett hemland. Detta sker inte bara i Sverige utan rapporter kommer även från Danmark och Norge. Ett annat exempel är stora fordon som stoppas och där den internationella inkommande godsleveransen består av ett antal spännband, en påse eller dylika småsaker vilka lätt ryms i en förarhytt. Allt för att legitimera att godstransport sker från utlandet och möjliggöra cabotage.

Från åkerier upplevs en frustration över den låga närvaron av trafikpoliser och kontroller. En jämförelse som visar på aktuell situation är att antalet trafikpoliser som fanns i Västra Götaland under 80-talet, är i antalet det samma nu fast ska täcka hela riket. Listan kan göras längre men för alla de svenska åkerier, stora som små, som satsar på goda villkor för sina medarbetare, fordon med låga utsläpp samt en god regelefterlydnad är detta provocerade att bevittna.

Synpunkter

De synpunkter som Småföretagarnas Riksförbund vill skicka med är:

Vi ställer oss neutrala till att höja sanktionsavgiften från 40 000 SEK till 60 000 SEK

Att förbjuda att terminalhanterat gods inte får ingå i cabotagetransporter innebär endast fördyringar och ineffektivitet. Tydliggör och utred begreppet "ursprungliga gods-avsändare"

Utred hur "lagerhotell" ska betecknas. Är det att betrakta som slutgiltig lossningsplats eller inte? Kan det betecknas som en ursprunglig avsändare eller inte?

Att införa ett nytt begrepp - transporthandlingar - kan leda till nya tolkningsproblem varpå begreppet bör övervägas.

För ökad kontroll och regelefterlevnad måste andelen trafikpoliser öka. Skilj på polis och polis. Med andra ord trafikpolisen bör få en annan myndighet över sig. Dessa poliser måste kunna dediceras helt åt denna uppgift samt med större möjligheter om karriär och utveckling och på så sätt locka fler samt även behålla kunniga medarbetare.

Med vänlig hälsning

Peter Thörn
Förbundsordförande

Berit Johansson
Styrelseledamot

Med vänlig hälsning

Peter Thörn
Förbundsordförande

Berit Johansson
Styrelseledamot