



i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-08-26

Ref I2021/01656

Remissvar på promemoria O tillåten cabotagetransport och beställaransvar

Transportindustriförbundet är ett förbund inom Transportföretagen. I dag har vi cirka 94 anslutna företag med 35 200 anställda inom godstransportområdet: väg-, järnvägs-, flyg- och sjötransporter, hamnar och terminaler, spedition, lagring och andra logistiktjänster.

Förslaget i korthet

I promemorian lämnas förslag till en ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som innebär att det preciseras vad som avses med en cabotagetransport. Vidare föreslås en höjning av sanktionsavgiften vid överträdelser av reglerna om cabotagetransporter. Slutligen föreslås vissa justeringar av ansvaret för beställare av internationella vägtransporter och cabotagetransporter

Övergripande synpunkter

Transportindustriförbundet välkomnar att regeringen avser att klargöra **hur antalet cabotagetransporter ska beräknas**. Men vi har synpunkter på förslaget i sak och anser att cabotage bör beräknas på samma sätt som i Danmark.

Vi tillstyrker förslaget att **justera beställaransvaret**. Vi anser i likhet med departementet att det inte bör vara någon skillnad ifråga om när ansvar ska inträda för beställaren, när det gäller utförandet av den aktuella transporten eller trafiken.

Vi fokuserar inte i detta läge på nivån på **sanktionsavgiften**, däremot är vår uppfattning att sanktionsavgifterna bör differentieras med hänsyn till allvarlighetsgraden. Den viktigaste åtgärden är fler och effektivare kontroller av yrkestrafiken på väg. Det är först i och med förslagen i denna promemoria som det blir ett klargörande i lagstiftningen om vad som ska avses med en cabotagetransport i Sverige.

Hur en cabotagetransport ska beräknas

Som inledningsvis angivits välkomnar Transportindustriförbundet ett förtydligande av begreppet cabotagetransport.



Transportindustriförbundet anser att beräkning av cabotageoperationer på det sätt som föreslagits i promemorian riskerar att vara oproportionerligt, då förslaget går längre än vad som prövats i EU-domstolen. Godsförordningen (1072/2009) syftar till att säkerställa att cabotageoperationer är av tillfällig karaktär. Genom att begränsa cabotageoperationerna på så sätt att omlastning/samlastning på terminal inte får ske genom att fraktsedeln ska ange ursprungliga avsändaren respektive slutliga mottagaren försvåras effektiva och klimatvänliga transporter. Cabotage har sin grund i en miljöaspekt som nu visar sig särskilt viktig med tanke på 70%-målet i Sverige och EUs Green Deal. Samlastning sker för att öka fyllnadsgraden och undvika dålig fyllnadsgrad i ekipagen och bidrar därigenom till miljömålen.

Exempel

Fyra ekipage inkommer från olika länder till Helsingborgs terminal. På terminalen omlastas gods så att frakt till Göteborg lastas på en bil, till Stockholm på en bil, till Jönköping på en bil och till Sundsvall på den fjärde och sista bilen. Detta möjliggör en hög fyllnadsgrad i fordonen. Utan denna möjlighet skulle fordonen endera köra med låg fyllnadsgrad alternativt många kilometer per fordon.

I promemorian (s 7) står att läsa att terminalbehandlat gods skulle innebära att transportföretaget i princip kan utföra ett obegränsat antal transporter inom sju dagar. Enligt Transportindustriförbundet är detta resonemang felaktigt, terminalförfarande innebär inte att fordonen ifråga kör permanent eller kontinuerligt i Sverige.

Åtskillnad måste göras mellan transport och försändelse. Många olika försändelser med många olika avsändare och mottagare krävs i normalfallet för att fylla ett lastutrymme. När fordonet väl är omlastat/samlastat startar en cabotagetransport.

EU-domstolen prövade i mål C-541 om danska riktlinjer var förenliga med proportionalitetsprincipen. De danska reglerna ansågs vara förenliga med proportionalitetsprincipen bland annat på den grunden att de inte begränsade antalet avsändare eller uppdragsgivare för en och samma cabotagetransport. En transport kan omfatta flera lastningsställen och ett lossningsställe alternativt flera lastningsställen och ett lossningsställe.

Transportindustriförbundet anser att transport med ett lastningsställe (omlastning/samlastning på terminal) ska vara tillåtet.

I sammanhanget vill vi även uppmärksamma departementet på problematiken med när en internationell transport anses avslutad, vilket också påverkar om en cabotagetransport anses tillåten eller ej (se mål nr i HovR över Skåne och Blekinge B 3664-20).

Höjning av sanktionsavgiften

Enligt förslaget ska ett transportföretag som utför en cabotagetransport i strid med villkoren i godsförordningen ska påföras en sanktionsavgift om 60 000 kronor. Det innebär en höjning från dagens sanktionsavgift om 40 000 kr.

Sedan den 1 januari 2015 kan en sanktionsavgift tas ut vid överträdelser av bestämmelserna om cabotagetransporter avseende gods på väg. Tidigare var överträdelserna belagda med böter. Det infördes även bestämmelser om att förskott för avgiften ska betalas vid en vägkontroll. Huvudsyftet med förändringen var att öka regelbrottsnivån hos yrkestrafiken på väg och på så sätt uppnå en mer rättvis och effektiv konkurrens inom godstransportbranschen. En sanktionsavgift om 40 000 kr bedömdes vara tillräckligt högt för att vara avskräckande, samtidigt

som proportionalitetsprincipen iakttagits. Avgiften har legat på samma nivå sedan dess. I promemorian anges att överträdelser av bestämmelserna alljämt synes vara vanligt förekommande. Antalet ärenden som Polismyndigheten redovisat till Transportstyrelsen har ökat från 61 till 272 mellan åren 2016 och 2020. Det kan därför antas att avgiften inte satts tillräckligt högt för att vara avskräckande och avgiften föreslås därför höjas till 60 000 kr.

Transportindustriförbundet delar regeringens bedömning av behovet av åtgärder för att uppnå en mer rättvis och effektiv konkurrens inom godstransportsektorn. Vi fokuserar därför inte i detta läge på nivån på sanktionsavgiften. Vi anser att fler och effektivare kontroller är nog så verkningsfulla som en höjd avgift. Vi kan också konstatera att det är först i och med förslagen i denna promemoria som det blir ett klagande i lagstiftningen om vad som ska avses med en cabotagetransport i Sverige.

Nuvarande regelverk har funnits sedan 2015. Vi noterar att det är samma nivå på sanktionsavgifter för överträdelser av olika allvarlighetsgrad. Vi anser att sanktionsavgifterna bör differentieras med hänsyn till allvarlighetsgraden.

Justering av beställaransvaret

En beställare av transporter kan, under vissa förutsättningar, hållas straffrättsligt ansvarig om trafik har bedrivits utan tillstånd eller om en transport har utförts i strid med de villkor som anges i EU-regelverken. Hovrätten över Skåne och Blekinge har i en dom (B 3209-20), den 5 maj 2021, ogillat en talan om företagsbot i ett mål om ansvar för en beställare av godstransporter som påstods ha utförd i strid med villkoren för cabotagetransporter. I domen konstateras bland annat att bestämmelsen om beställaransvar förutsätter att en transport "har utförts" i strid med artikel 8 i godsförordningen (1072/2009). Domstolen ansåg att det innebär att fullbordningspunkten för beställarens brott därför är när transporten har utförts och inte under tiden transporten pågår. I det aktuella fallet blev lastbilen stannad av polis för en vägkontroll under en pågående cabotagetransport.

Transportindustriförbundet delar departementets ståndpunkt att det inte bör vara någon skillnad ifråga om när ansvar ska inträda för beställaren, när det gäller utförandet av den aktuella transporten eller trafiken. Vi tillstyrker därför förslaget att ändra bestämmelserna om beställaransvaret (6 och 6 a §§) för att kunna utdöma ett beställaransvar när internationell person- eller godstrafik **bedrivs** eller om cabotagetrafik **utförs** i strid med EU-regelverken.

Övrigt

Transportindustriförbundet står självklart till Infrastrukturdepartementets förfogande i den fortsatta processen och bidrar med vår branschkunskap och sakkunskap om departementet så skulle önska.

Med vänlig hälsning

Transportindustriförbundet

Mats Nordin