

Lagrådsremiss

Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 8 maj 2014

Elisabeth Svantesson

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg enligt förordning (EG) 1072/2009. Förslaget innebär att en överträdelse av bestämmelserna ska leda till sanktionsavgift i stället för, som idag, böter.

Författningsändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2015.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)	4
3	Ärendet och dess beredning	5
4	Bakgrund och gällande rätt	5
4.1	Kort om regelverket om yrkesmässig trafik på väg.....	5
4.2	Regler om cabotagetransporter på väg	6
4.3	Nuvarande sanktioner.....	7
5	Förslag	8
5.1	Sanktionsväxling – från böter till sanktionsavgift.....	8
5.1.1	Sanktionsavgiften	12
5.1.2	Förfarandet i samband med påförande av sanktionsavgiften.....	14
5.2	Ikraftträdande	15
6	Övrigt.....	16
6.1	Kontroll av cabotagetransporter på väg.....	16
6.2	Konkurrensvillkor	18
6.3	Beställaransvar	23
7	Konsekvenser.....	26
7.1	Konsekvenser för företag	26
7.2	Konsekvenser för statliga myndigheter	27
7.3	Konsekvenser för privatpersoner.....	29
8	Författningskommentar.....	30
Bilaga 1	Rapportens lagförslag	31
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna.....	32

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210).

2 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 § yrkestrafiklagen (2012:210) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

3§

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, och
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om cabotage-transport i förordning (EG) nr 1072/2009.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

3 Ärendet och dess beredning

Den 30 maj 2013 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att bl.a. redovisa fördjupade analyser om konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken på väg ur ett bredare perspektiv, om huruvida det finns specifika problem kopplade till cabotagetransporter och om eventuella konsekvenser av införandet av beställaransvar för cabotagetransporter samt att, om reglerna behöver ändras, lämna förslag till ändringar (dnr N2013/2816/TE). Transportstyrelsen redovisade uppdraget i en rapport till regeringen (Näringsdepartementet) den 28 februari 2014. Rapportens lagförslag finns som *bilaga 1*.

Rapporten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns som *bilaga 2*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2014/1094/TE).

Den 16 april 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen bl.a. behovet av bättre dokumentation vid kontroller av cabotagetransporter på väg (jfr bet. 2013/14:TU14, rskr. 2013/14:218).

4 Bakgrund och gällande rätt

4.1 Kort om regelverket om yrkesmässig trafik på väg

Ramlagstiftningen för EU:s vägtransportmarknad består av tre EU-förordningar som alla har till syfte att skapa en mer enhetlig tillämpning av reglerna för yrkesmässig trafik på väg inom EU.

Grundförutsättningarna för aktörerna på yrkestrafikmarknaden anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, den s.k. tillståndsförordningen.

Villkor för tillträde till den internationella marknaden för gods-transporter anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, den s.k. godsförordningen.

Villkor för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, den s.k. bussförordningen.

I yrkestrafiklagen (2012:210) finns kompletterande nationella bestämmelser samt bestämmelser om vissa internationella vägtransporter. Av yrkestrafiklagen framgår således grundförutsättningarna för internationella vägtransporter.

Godsförordningen och bussförordningen kompletteras genom förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

4.2 Regler om cabotagetransporter på väg

Förordning (EG) nr 1072/2009 – syfte och huvudsakligt innehåll

Av godsförordningen framgår gällande regelverk för tillträde till marknaden vid internationella godstransporter på väg inom gemenskapens territorium och fastställande av villkor för hur transportföretag får tillhandahålla transporttjänster i en annan medlemsstat än den där de är etablerade. Syftet med reglerna är att den inre marknaden för godstransporter ska fungera väl och bidra till en rättvis och effektiv konkurrens inom godstransportbranschen. Som huvudregel för utförande av internationella godstransporter på väg gäller att ett så kallat gemenskapstillstånd krävs. Varje transportföretag som utför yrkesmässig trafik och har ett sådant gemenskapstillstånd ska ha rätt att utföra cabotagetransporter. Transportföretagen åläggs att medföra en bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet ombord på varje fordon för att förenkla kontrollförfarandet. Vidare fastställs i förordningen villkor för att utfärda och återkalla gemenskapstillstånd, liksom deras giltighetstid och tillämpningsföreskrifter.

Reglerna om cabotagetransporter, dvs. när ett transportföretag tillhandahåller tjänster i en medlemsstat där det inte är etablerat, finns i artikel 8 i godsförordningen. Utländska transportföretag som utför en internationell transport har rätt att i ett annat land än etableringsmedlemsstaten utföra upp till tre inrikes transporter inom en sju dagarsperiod efter det att den internationella transporten har utförts. Vidare framgår att transportföretaget kan välja att i stället utföra några eller alla cabotagetransporter som tillåts i vilken medlemsstat som helst som passeras efter det att den internationella transporten avslutats. Detta får ske under förutsättning att cabotagetransporten begränsas till en per medlemsstat inom tre dagar efter det att det olastade transportfordonet förts in i medlemsstatens territorium. Reglerna innebär således att sådana transporter ska vara av tillfällig karaktär. En grundförutsättning är att det har gjorts en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en annan medlemsstat. Bestämmelserna är utformade på så sätt att transporter anses förenliga med förordningen endast om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på den internationella transporten och de påföljande cabotagetransporterna. Vad för sorts bevis, dvs. vilka uppgifter, som ska uppvisas finns angivet i artikeln. Inga ytterligare handlingar ska krävas som bevis. Av artikel 8.3 följer att det bevismaterial som avses ska innehålla följande uppgifter avseende varje transport:

- a) Avsändarens namn, adress och namnteckning.
- b) Transportföretagets namn, adress och namnteckning.
- c) Mottagarens namn, adress och namnteckning, samt datum då godset levererades.
- d) Ort och datum för övertagande av godset samt angiven leveransort.

e) Gångse beskrivning av godsets art och av den förpackningsmetod som använts, samt, när det gäller farligt gods, allmänt vedertagen beskrivning samt uppgift om antalet förpackningar och om särskild märkning och nummeruppgifter på förpackningarna.

f) Godsets bruttovikt eller annan uppgift om mängden.

g) Motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer.

Om däremot transportföretaget inte kan visa att transporten sker i enlighet med förordningens villkor, ska transporten anses som en överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransport.

Förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Vissa förhållanden i anslutning till godsförordningen regleras i nationell rätt genom förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Av den sistnämnda förordningen framgår att Transportstyrelsen är behörig myndighet i förhållande till de rättsakter som omfattas av förordningen. De rättsakter som omfattas av förordningen är dels förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009, dels kommissionens förordning (EG) nr 3298/94 av den 21 december 1994 om det närmare förfarandet i systemet med transiträttigheter (miljöpoäng) för transport med tung lastbil genom Österrike, upprättat genom artikel 11 i protokoll nr 9 till anslutningsakten för Norge, Österrike, Finland och Sverige, och rådets beslut nr 917/2002/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss. Vidare framgår av förordningen vem som är behörig kontrollant i förhållande till angivna artiklar i respektive EU-förordningar samt straffbestämmelser för brott mot reglerna i de EU-rättsakter som omfattas av förordningens tillämpningsområde. I övrigt regleras även frågor om det s.k. beställaransvaret, överklaganden samt bemyndiganden för Transportstyrelsen, Rikspolisstyrelsen och Tullverket att meddela verkställighetsföreskrifter av närmare angivet slag.

4.3 Nuvarande sanktioner

Enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 1072/2009 ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i godsförordningen och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande samt tillämpas utan diskriminering på grund av transportföretagets nationalitet eller etableringsort. Av förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) följer att den som uppsåtligen utför cabotagettransporter i strid med den s.k. godsförordningen döms till böter.

Nuvarande sanktionssystem för utförande av cabotagettransporter i strid med förordning (EG) nr 1072/2009 är således straffrättsligt. Straffbestämmelsen för överträdelse av reglerna om cabotagettransporter finns i 4 § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Av bestämmelsen följer att den

som uppsåtligen utför cabotagetransporter i strid med godsförordningen döms till böter. Reglerna om nivån på böterna finns i brottsbalken, förkortad BrB. När det gäller bötesformen dagsböter framgår av 25 kap. 2 § BrB att dagsböter ska bestämmas till ett antal av minst trettio och högst etthundrafemtio. Varje dagsbot ska fastställas till ett visst belopp från och med 50 kronor till och med 1000 kronor efter vad som bedöms skäligt med hänsyn till den tilltalades inkomst, förmögenhet, försörjningsskyldighet och ekonomiska förhållanden i övrigt.

En näringsidkare kan under vissa förhållanden åläggas företagsbot. Så ska exempelvis ske när näringsidkaren inte har gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottsligheten. En företagsbot ska enligt 36 kap. 8 § BrB fastställas till lägst fem tusen kronor och högst tio miljoner kronor. När storleken av en företagsbot bestäms ska bl.a. särskild hänsyn tas till den skada eller fara som brottsligheten inneburit.

5 Förslag

5.1 Sanktionsväxling – från böter till sanktionsavgift

Regeringens förslag: Regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om cabotage-transport i förordning (EG) nr 1072/2009.

Regeringens bedömning: Den som utför cabotagetransport på väg i strid med förordning (EG) nr 1072/2009 bör påföras sanktionsavgift i stället för böter.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I rapporten föreslås att regeringen får bestämma att myndighet får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter.

Remissinstanserna: *Hovrätten över Skåne och Blekinge, Förvaltningsrätten i Malmö, Förvaltningsrätten i Umeå, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Konkurrensverket, Kommerskollegium, Arbetsmiljöverket, Trafikanalys, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Biltrafikens arbetsgivareförbund, Landsorganisationen i Sverige (LO), Svensk Försäkring, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Åkeriföretag, Tågoperatörerna och Nationella Transportsäkerhetsgruppen* tillstyrker förslaget. *Transportindustriförbundet* ifrågasätter om en övergång till sanktionsavgift verkligen löser de problem som förslagen syftar till att lösa. *Kronofogdemyndigheten* påpekar att när det gäller verkställighetsåtgärder av sanktionsavgift omfattas inte den aktuella avgiften av tillämpningsområdet för lagen (2009:1427) om erkännande och verkställighet av bötesstraff inom Europeiska unionen varför avgiften inte kan bli föremål för verkställighet i en annan medlemsstat. Vidare har *Kammarrätten i Sundsvall, Hovrätten över Skåne och Blekinge, Domstolsverket, Förvalt-*

ningsrätten i Malmö och Förvaltningsrätten i Umeå synpunkter på rapportens förordningsförslag avseende förfarandet i samband med påförande av sanktionsavgiften, samt vid prövningen av densamma.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

I avsnitt 4 finns en redogörelse för bakgrund och gällande regelverk i fråga om cabotagetransport på väg. Nuvarande sanktioner för överträdelse av reglerna beskrivs i avsnitt 4.3. Regeringen har emellertid uppmärksammat på att dagens sanktionssystem för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg inte är tillräckligt effektivt. I Transportstyrelsens rapport bekräftar myndigheten bilden av ett ineffektivt sanktionssystem. Bland annat har det visat sig finnas svårigheter med att verkställa nuvarande påföljd i form av böter. Transportstyrelsen föreslår därför en sanktionsväxling – från dagens straffbestämmelser med böter till ett ansvarssystem i form av sanktionsavgifter. Huvudsyftet med en sådan förändring skulle vara att öka regel efterlevnaden hos yrkestrafiken på väg och på så sätt uppnå en mer rättvis och effektiv konkurrens inom godstransportbranschen. Regeringen delar den bedömningen. Det är viktigt att säkerställa att reglerna om cabotagetransporter på väg följs för att på så sätt förbättra möjligheterna för en öppen och väl fungerande transportmarknad som leder till ökad handel mellan medlemsländerna.

Ett tungt vägande skäl för en övergång till sanktionsavgift i stället för böter är att sanktionsavgift anses vara ett effektivt styrmedel mot överträdelser som begås i näringsverksamhet. Flertalet remissinstanser tillstyrker också förslaget om sanktionsväxling. *Näringslivets transportråd* anser att förslaget kan bidra till att skapa ordning och reda och hindra illojal konkurrens på transportmarknaden. *Nationella Transportsäkerhetsgruppen* anser att möjligheten att påföra sanktionsavgift blir ett viktigt arbetsverktyg för polisen vid kontroller och *Svenska Transportarbetareförbundet* understryker att avgiften kommer vara mer effektiv än dagens böter.

Allmänna förutsättningar för sanktionsavgift

Normalt förutsätts sanktionsavgifter grundas på ett rent objektivet ansvar eller strikt ansvar. Ett strikt ansvarsutkrävande ställer dock höga krav på tydliga regler som den enskilde har att följa.

Regeringen har tidigare tagit upp frågan om användandet av administrativa sanktioner. I förarbetena till bestämmelsen om förverkande i 36 kap. 4 § brottsbalken, förkortad BrB (prop. 1981/82:142 s. 21 f.), som i huvudsak handlade om ekonomiska sanktioner vid brott i näringsverksamhet, behandlade regeringen frågan om när sanktionsavgifter bör användas och hur de bör vara utformade för att uppfylla rimliga krav på effektivitet och rättssäkerhet. De riktlinjer som regeringen uppställde i detta sammanhang har behandlats av justitieutskottet och antagits av riksdagen (bet. 1981/82:JuU53, rskr. 1981/82:328). Regeringen angav i detta sammanhang att sanktionsavgifter kan vara ändamålsenliga i fall där regelöverträdelser är särskilt frekventa eller där det finns speciella svårigheter att beräkna storleken på den vinst eller besparing som uppnås i det särskilda fallet. Andra fall kan vara sådana där den ekonomiska

fördelen av en isolerad överträdelse genomsnittligt sett kan bedömas som låg, samtidigt som samhällets behov av skydd på det aktuella området är framträdande.

Regeringen angav vidare att sanktionsavgifter bör få förekomma endast inom speciella klart avgränsade rättsområden och att det ska vara möjligt att förutse hur stor avgiften ska bli i det enskilda fallet. Beroende på det aktuella rättsområdets natur, bör det särskilt prövas om uppsåt eller oaktsamhet ska förutsättas för avgiftsskyldighet eller om denna skyldighet ska bygga på strikt ansvar. För att en konstruktion med strikt ansvar ska vara försvarbar från rättssäkerhetssynpunkt bör det förutsättas att det finns starkt stöd för en presumtion att överträdelser på området inte kan ske på annat sätt än som en följd av uppsåt eller oaktsamhet.

Vidare uttalades att det inte bör finnas något hinder mot att låta avgiftsregler som i första hand riktas mot juridiska personer och straffrättsliga bestämmelser riktade mot fysiska personer vara tillämpliga vid sidan av varandra. De subjektiva rekvisiten kan vara annorlunda utformade i de olika systemen, strikt ansvar vid avgift och uppsåt eller oaktsamhet vid straffrättsligt ansvar. Om det rör sig om mindre allvarliga överträdelser, kan den vinsteliminering som uppnås genom avgiften emellertid framstå som en fullt tillräcklig åtgärd. Det kan i så fall bli aktuellt att låta införandet av ett avgiftssystem innebära att de aktuella gärningarna inte längre är straffbara.

I viss utsträckning kan det dock överlåtas till de administrativa myndigheter som är verksamma på området att besluta om avgift. I andra fall är det däremot lämpligt att överlåta prövningen till domstol. Det gäller främst när avgiftsskyldigheten beror på om överträdelsen skett av uppsåt eller oaktsamhet och när reglerna är utformade på sådant sätt att det finns utrymme för betydande skönsmässiga bedömningar.

Regeringen har därefter i flera lagstiftningsärenden tagit ställning till frågan om huruvida efterlevnaden av bestämmelser ska sanktioneras genom straff eller sanktionsavgifter (se bl.a. prop. 1994/95:123 Ny marknadsföringslag, s. 100 f. och prop. 2003/04:121 Ny produktsäkerhetslag, s. 152 f.).

Är det lämpligt med sanktionsavgift för överträdelser av bestämmelserna om cabotage transporter på väg?

Reglerna om cabotage transporter på väg är utformade på så sätt att det är transportföretaget som ska visa att cabotage transporten utförs i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009 (godsförordningen). Av förordningstexten (artikel 8.3) följer att inrikes godstransporter på väg som utförs i en värdmedlemsstat av ett utlandsetablerat transportföretag endast ska anses förenliga med förordningen om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på inkommande internationell transport och på varje påföljande cabotage transport som därefter har utförts. Det bevismaterial som avses och vilka uppgifter det ska innehålla avseende varje transport räknas upp i artikeln. Det finns således i förordningstexten uppräknat exakt vilka uppgifter som ska visas i samband med en kontroll av transporten. I det avseendet kan man säga att reglerna är tydliga. Överträdelse av bestämmelserna om cabotage transporter på väg torde vidare så gott som alltid vara en följd av ett medvetet handlande från

transportföretagets sida varför ett strikt ansvar kan vara försvarbart. Bevisbördan ligger enligt godsförordningen uttryckligen på transportföretaget, och utgörs av ett krav på uppvisande av ett antal klart och tydligt angivna uppgifter. Troligtvis skulle en del av effektiviteten i systemet gå förlorad om regeln innehöll s.k. subjektiva rekvisit, dvs. uppsåt eller oaktsamhet. Sådana rekvisit brukar förutsätta en domstol som beslutsinstans, och inte en förvaltningsmyndighet.

Det kan också antas att administrativ sanktion som påföljd kan ha mer effektiv verkan än straff när det gäller överträdelse som begås inom ramen för en juridisk person. Här är det ofta svårt att peka ut en fysisk person som uppfyller de objektiva och subjektiva rekvisiten för brott och därför svårt att fälla för ansvar. Vid användandet av administrativ sanktion kan sanktionen istället riktas direkt mot den juridiska personen utan att man måste peka ut någon fysisk person. Syftet med sanktionsväxlingen som föreslås är att åtgärden ska bli en effektivare påföljd som bidrar till att företagen avhåller sig från överträdelse av bestämmelserna om cabotage transporter.

Bestämmelserna om cabotage transporter på väg tar sikte på utländska aktörer som verkar i ett annat medlemsland och avser näringsverksamhet. Reglerna syftar till att säkerställa konkurrens på lika villkor. När dessa regler missbrukas påverkas konkurrensen negativt och en snedvriden konkurrens uppkommer. Det kan inte uteslutas att betydande vinster eller konkurrens fördelar kan uppnås genom att åsidosätta regelverket inom denna typ av näringsverksamhet. Sanktionsavgift kan antas ha god styreffekt mot överträdelse som begås i näringsverksamhet, bl.a. mot bakgrund av att avgiften kan sättas till en sådan nivå att den blir avskräckande. En sanktionsavgift skulle därmed kunna vara mer handlingsdirigerande och mer effektiv än nuvarande sanktionssystem i form av böter. Om dessutom reaktionen på det oönskade beteendet kan komma snabbare genom en administrativ sanktion i stället för om det straffrättsliga systemet används, kan styreffekten antas öka ytterligare. Vidare är möjligheten att utforma sanktionsavgifterna så att de blir vinsteliminerande ytterligare en åtgärd att ta till vara som kan öka incitamenten för yrkestrafikföretagen att hålla sig till regelverket.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis är det regeringens uppfattning att överträdelse av bestämmelserna om cabotage transporter på väg är ett område som bättre lämpar sig för ett ansvarssystem i form av administrativa sanktioner än för straff i form av böter och att sanktionsavgifter som styrmedel har möjlighet till bättre genomslagskraft. Ett strikt ansvarsutkrävande torde också vara lämpligt i detta sammanhang när det gäller överträdelse som begås inom näringsverksamhet.

Regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgift

Av 8 kap. 2 § första stycket 2 regeringsformen framgår att föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller skyldigheter för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, ska meddelas genom lag. Av 8 kap. 3 § första stycket regeringsformen följer att riksdagen kan bemyndiga regeringen

att meddela föreskrifter enligt första stycket 2 och 3. Föreskrifterna får dock bl.a. inte avse annan rättsverkan av brott än böter.

Den föreslagna sanktionsväxlingen innebär en överflyttning från dagens straffbestämmelse i form av böter till en ansvarsbestämmelse i form av sanktionsavgift. Den överträdelse som nu föreslås sanktioneras med sanktionsavgift kommer således inte längre att vara belagd med straff enligt svensk rätt. Den föreslagna sanktionsavgiften kan därmed inte anses utgöra ”annan rättsverkan av brott än böter” på det sätt som anges i 8 kap. 3 § första stycket regeringsformen, jfr motsvarande sanktionsavgifter enligt bestämmelserna i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, prop. 2009/10:20 s. 65 f. Ett bemyndigande föreslås därför som ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för den som utför cabotagetransporter i strid med förordning (EG) nr 1072/2009.

Regeringen bedömer också att det för det aktuella området är lämpligt att EU-förordningens krav på kompletterande nationell reglering i form av exempelvis sanktioner görs i förordningsform i stället för att kraven fastställs i lag. Bedömningen görs bl.a. annat mot bakgrund av att förordning (EG) nr 1072/2009, i samband med det gradvisa fullbordandet av EU:s inre marknad för godstransporter på väg, återkommande är föremål för översyn och att det därför är ändamålsenligt att kompletterande reglering meddelas genom regeringens föreskrifter. Någon möjlighet för regeringen att delegera till myndighet att meddela föreskrifter om sanktionsavgift, vilket föreslås i rapporten, bör dock inte finnas.

När det gäller frågan om var bemyndigandet ska placeras, har Transportstyrelsen föreslagit att ett bemyndigande till regeringen ska föras in i yrkestrafiklagen (2012:210). Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter på förslaget i denna del. Regeringen delar Transportstyrelsens bedömning att bemyndigandet ska placeras i yrkestrafiklagen.

5.1.1 Sanktionsavgiften

Bestämmelserna om cabotagetransporter på väg avser näringsverksamhet. Som konstaterats i avsnitt 5.1 utesluter inte regeringen att företag genom att åsidosätta regelverket inom denna typ av näringsverksamhet kan uppnå betydande vinster och konkurrensfördelar. Transportstyrelsen anför i sin rapport att vid bedömning av sanktionsavgiftens storlek bör en avvägning göras dels utifrån proportionaliteten, dels utifrån den avskräckande effekten. Transportstyrelsen bedömer också att vinsteliminerande skäl bör påverka beloppets storlek. Förslaget kommer således att innebära en skillnad från dagens bötesstraff.

Differentiering av sanktionsavgiften?

I rapporten diskuteras även frågan om huruvida sanktionsavgiftsbeloppet ska differentieras beroende på vilken typ av överträdelse som har skett. Transportstyrelsen konstaterar att en överträdelse kan ha sin grund i tre olika situationer – fler inrikes transporter än tillåtna, inrikes transporter under en längre period än den tillåtna perioden eller avsaknad av bevismaterial som styrker den tillåtna cabotagetransporten. En differentiering

av beloppet kräver dock någon form av kategorisering av allvaret i dessa olika situationer. Hur förhåller man sig exempelvis till en situation där inga som helst handlingar eller uppgifter visas upp i förhållande till de fall där tidsperioden överskridits? Mot bakgrund av att en kontroll ska genomföras vid vägkanten är det också viktigt att den inte försvåras i onödan. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att det inte är lämpligt att föreslå en differentiering av sanktionsavgiften.

Ingen av remissinstanserna har framfört några synpunkter i denna del av förslaget.

Regeringen delar Transportstyrelsens bedömning. Ett regelverk i form av sanktionsavgifter måste vara enkelt att tillämpa för att det ska leda till avsedda effektivitetsvinster. Det kan även anses att ett på förhand fastställt belopp i detta sammanhang är att föredra av rättssäkerhetsskäl. Avgiften bör därför enligt regeringens mening tas ut enligt en på förhand fastställd högsta nivå som är samma oavsett typ av överträdelse.

Sanktionsavgiftens nivå

I rapporten föreslår Transportstyrelsen att sanktionsavgiften vid överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg ska vara högst 20 000 kronor. Avgiften som föreslås baseras bl.a. på en jämförelse med andra medlemsländer inom EU.

Flera av remissinstanserna har haft synpunkter på den i rapporten föreslagna nivån på sanktionsavgiften. *Biltrafikens arbetsgivareförbund* anser att den föreslagna nivån är tillräckligt hög för att vara avskräckande. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund* anser att en avgift i spannet 50 000–60 000 kronor bör ge en rimlig preventiv effekt. *Sveriges Åkeriföretag* påpekar att det inte ska vara lönsamt att kringgå gällande regelverk och anför att sanktionsavgiften bör jämföras med en företagsbot och därför inte bör vara lägre än 50 000 kronor. *Svensk Försäkring* anser att sanktionsavgiften ska sättas till en sådan nivå att det inte ska löna sig att ”kalkylera in” avgiften vid en konstaterad överträdelse av reglerna. *Svensk Försäkring* anser det är speciellt viktigt att de nordiska ländernas sanktionsavgifter harmoniseras. *Svenska Transportarbetareförbundet* anser att nivån på sanktionsavgiften är för låg för att vara avskräckande. *Landsorganisationen i Sverige (LO)* anser att nivån bör vara i nivå med de högsta beloppen inom EU.

Syftet med EU:s regelverk om cabotagetransporter på väg är att säkerställa att den inre marknaden för godstransporter fungerar väl och att konkurrens sker på lika villkor. Överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter riskerar att påverka den inre marknaden negativt. Avgiften bör därför sättas tillräckligt högt för att ha en avskräckande effekt. Ett sätt att se till att den aktuella sanktionen blir kännbar är att avgiften fastställs till en sådan nivå att den blir vinsteliminierande.

I enlighet med EU-rättsliga principer är det även viktigt att sanktionsavgiften för den aktuella överträdelsen sätts till en sådan nivå att den står i rimlig proportion till det intresse den är avsedd att tillgodose, alltså att den s.k. proportionalitetsprincipen ska iakttas. I rapporten föreslås att sanktionsavgiften för överträdelse inom det aktuella området ska utformas i likhet med motsvarande regler i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. Sanktionsavgiften för över-

trädelse av bestämmelserna om kör- och vilotider ligger mellan 1 000–200 000 kronor och fastställs av Transportstyrelsen. Beträffande proportionalitet och sanktionsavgiftens nivå framgår av rapportens författningsförslag att det i samband med myndighetens prövning av avgiften medges möjlighet att underlåta uttag av avgiften eller att jämka denna. En sådan möjlighet förhindrar således att sanktionsavgiften drabbar orimligt hårt i det enskilda fallet. Regeringen bedömer att Transportstyrelsens förslag är rimligt, men kommer att beakta remissinstansernas synpunkter i det fortsatta arbetet.

Den 16 april 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen behovet av mer kännbara böter och sanktioner, jfr bet. 2013/14:TU14, mom. 3, rskr. 2013/14:217 och rskr. 2013/14:218.

Regeringen bedömer att förslaget om sanktionsväxling innebär att sanktioner för överträdelser av bestämmelserna om cabotagetransporter blir effektiva, proportionella och avskräckande. När det gäller yrkestrafiklagen (2012:210) finns i 5 kap. 1 och 2 §§ straffbestämmelser som innehåller böter eller fängelse i högst ett år för den som bedriver yrkesmässig trafik utan tillstånd. Regeringen bedömer att straffskalan ger ett tillräckligt utrymme för att mäta ut kännbara straff vid allvarliga överträdelser av yrkestrafik som omfattas av lagen. Regeringen kan dock i ett annat sammanhang komma att överväga om det även beträffande de bestämmelser som inte medger sanktionsavgifter kan finnas ett skäl att införa ett sådant system så att mer kännbara ekonomiska påföljder ska kunna dömas ut.

5.1.2 Förfarandet i samband med påförande av sanktionsavgiften

Transportstyrelsens förslag

I rapporten föreslår Transportstyrelsen att de aktuella bestämmelserna om sanktionsavgifter ska utformas i likhet med motsvarande regler i lagen (1972:435) om överlastavgift och förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. och att de ska föras in i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Förslaget innebär således i likhet med bestämmelserna i förordningen om kör- och vilotider att regleringen ska ske i förordning. Som framgår av avsnitt 5.1 bedömer också regeringen att det är lämpligt.

I Transportstyrelsens rapport föreslås även att polisman ska ges möjlighet att besluta om förskott av sanktionsavgiften och att den ska betalas i samband med att det vid kontrolltillfället konstaterats att transporten framförs i strid med gällande regelverk om cabotagetransporter. Transportstyrelsen föreslår därför att polisens beslutsbehörighet i samband med påförandet av sanktionsavgift närmare bör regleras genom att det i polisförordningen (1998:1558) tas in en bestämmelse som ger polisen möjlighet att besluta om förskott av sanktionsavgift.

Om det förskott som beslutats av polisman inte betalas i samband med kontrollen, föreslås i rapporten att polismannen ska kunna besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden.

Reglerna om överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg riktas mot såväl fysiska som juridiska personer som inte har sin hemvist i Sverige. Förslaget om förskottsbetalning ska bl.a. ses mot bakgrund av att det finns begränsade möjligheter att i andra länder verkställa en i Sverige påförd sanktionsavgift. Syftet med förskottsbetalning är att få till stånd en effektiv sanktion. Som *Kronofogdemyndigheten* påpekar omfattas inte verkställighetsåtgärder av sanktionsavgift av tillämpningsområdet för lagen (2009:1427) om erkännande och verkställighet av bötesstraff inom Europeiska unionen.

I samband med kravet på förskottsbetalning av sanktionsavgiften aktualiseras frågan om huruvida rätts säkerhetsgarantierna tillgodoses. Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att en polismans beslut om förskott av sanktionsavgift eller beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, i enlighet med författningsförslaget, skyndsamt ska underställas Transportstyrelsens prövning. Med skyndsamt avses samma dag.

Styrelsen ska således omedelbart pröva om detta beslut ska bestå och ska ses mot bakgrund av att rättssäkerhetskravet ska tillgodoses. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen finns redan i dag beredskapsverksamhet inrättad som kan användas för detta ändamål. Vidare föreslås att om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller ska polisen och förvaltningsmyndigheten utan dröjsmål handlägga det ursprungliga ärendet om att påföra sanktionsavgift för överträdelsen. Enligt förslaget får myndigheten i samband med denna handläggning pröva om förskottet ska sättas ned eller efterges helt. Transportstyrelsens förslag innebär också att myndigheten i samtliga fall föreslås fatta ett slutligt beslut om påförande av sanktionsavgift.

Vad gäller överklagande ska ett beslut om sanktionsavgift vara möjligt att överklaga till förvaltningsdomstol i enlighet med gällande bestämmelser i förvaltningslagen (1986:223). Däremot föreslås i rapporten att ett beslut om förskott av sanktionsavgiften inte ska gå att överklaga. Bestämmelserna om beslut om förskott av sanktionsavgift är utformade på samma sätt som motsvarande regler i lagen om överlastavgift respektive förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.

Några remissinstanser har haft synpunkter på Transportstyrelsens förordningsförslag avseende förfarandet i samband med påförande av sanktionsavgiften, samt vid prövningen av densamma. Regeringen kommer att överväga Transportstyrelsens förslag och remissinstansernas synpunkter i samband med det fortsatta författningsarbetet.

5.2 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Den föreslagna författningsändringen ska träda i kraft den 1 januari 2015.
--

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: Det är angeläget att den föreslagna författningsändringen kan träda i kraft och börja tillämpas snarast. Det förefaller därför lämpligt att förslaget bör träda i kraft den 1 januari 2015.

6 Övrigt

6.1 Kontroll av cabotagetransporter på väg

Transportstyrelsen har utöver förslaget om sanktionsavgift (avsnitt 5) även lämnat förslag till en författningsändring avseende förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Förslaget innebär att det i den svenska författningstexten ska hänvisas till artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009. Syftet är enligt Transportstyrelsen att förtydliga vilket bevismaterial transportföretaget är skyldigt att tillhandahålla vid en kontroll av cabotagetransport.

Flertalet remissinstanser ställer sig positiva till en författningsändring som förtydligar vilket bevismaterial som ska visas upp vid kontrolltillfället. Flera instanser uttrycker att konkurrens som sker på lika villkor bidrar till bättre regelefterlevnad inom yrkestrafiken. *Arbetsmiljöverket* anser bland annat att konkurrensneutralitet bidrar till att skapa en bättre arbetsmiljö inom transportbranschen. *Svenska Transportarbetareförbundet* och *Landsorganisationen i Sverige(LO)* befarar att enbart ett förtydligande av bestämmelsen avseende det bevismaterial som ska visas upp vid kontrolltillfället inte är tillräckligt för att underlätta polisens arbete vid kontroll av transporter. Transportarbetareförbundet anger att resurserna hos polisen är begränsade och att andra myndigheter inom aktuellt område bör ges befogenhet att utföra kontroller. Den föreslagna ändringen tydliggör inte heller hur och var en kontroll får genomföras. Vad gäller frakthandlingar anser förbundet att dessa, oavsett typ av transport, alltid ska finnas i fordonet. *Transportindustriförbundet* ställer sig tveksamt till att polisen verkligen kan begära att den angivna dokumentationen ska visas upp vid ett kontrolltillfälle. Förbundet anser att det inte finns något krav på att aktuell dokumentation ska medföras i en transport. Därför ifrågasätter förbundet också meningen med förslaget om sanktionsavgift och att ett fordon ska kunna hållas kvar tills att erforderligt bevismaterial visas upp. Förbundet föreslår i stället att transportföretaget ska få tre till fyra dagar på sig att visa upp det för transporten aktuella bevismaterialet. Vidare påtalar Transportindustriförbundet problem med s.k. kombinerade transporter. *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker förslaget i huvudsak och tillägger att överträdelser av gällande regelverk har ökat under senare år. För att det som föreslås i rapporten ska få genomslagskraft krävs dock frekventa kontroller och det krävs därför tillskott av personalresurser, särskilt hos polisen. För att komma åt problemet bör samverkan ske mellan berörda myndigheter. Branschorganisationen *Sveriges Åkeriföretag* vill i sammanhanget även peka på problem vad gäller tolkningen av begreppet

”internationell transport”. *Nationella Transportsäkerhetsgruppen* anser att en djupare analys måste göras för att få en riktig bild av hur transportarbetet fördelar sig på det svenska vägnätet. *Brottsförebyggande rådet* ser positivt på de förtydliganden som föreslås beträffande kontroll av cabotagettransport på väg. Det praktiska genomförandet av förslaget måste dock diskuteras närmare.

Artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009 redogör för vilket bevismaterial transportföretaget är skyldigt att visa upp vid kontrolltillfället. Förordningen är till alla delar bindande och direkt gällande som svensk rätt. Förordningen anger bland annat förutsättningarna för att en transport ska definieras som cabotagettransport och av förordningstexten framgår vilket bevismaterial som transportföretaget är skyldigt att tillhandahålla vid en kontroll. Av artikel 8.3 följer att en inrikes godstransport på väg som utförs i en värdmedlemsstat av ett utomlands etablerat transportföretag endast ska anses förenlig med förordningen om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på inkommande internationell transport och på påföljande cabotagettransporter som därefter har utförts. Förordningstexten redogör vidare för det bevismaterial som transportföretaget är skyldigt att tillhandahålla vid kontrolltillfället i syfte att visa att man följer regelverket. Ovan nämnda artikel preciserar att bevismaterialet ska innehålla följande uppgifter avseende varje transport:

- a) Avsändarens namn, adress och namnteckning.
- b) Transportföretagets namn, adress och namnteckning.
- c) Mottagarens namn, adress och namnteckning, samt datum då godset levererades.
- d) Ort och datum för övertagande av godset samt angiven leveransort.
- e) Gängse beskrivning av godsets art och av den förpackningsmetod som använts, samt, när det gäller farligt gods, allmänt vedertagen beskrivning samt uppgift om antalet förpackningar och om särskild märkning och nummer uppgifter på förpackningarna.
- f) Godsets bruttovikt eller annan uppgift om mängden.
- g) Motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer.

Om transportföretaget inte kan visa att transporten sker i enlighet med förordningens villkor, ska transporten anses som en överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransport. Det åligger således transportföretaget att bevisa att transporten sker i enlighet med reglerna i EU-förordningen, så kallad omvänd bevisbörda.

Transportstyrelsen konstaterar i sin rapport att det finns problem i samband med kontroll av cabotagettransporter. Det har visat sig att det råder osäkerhet om vilken dokumentation som ska visas upp i samband med kontrolltillfället. Transportstyrelsen föreslår därför en författningsändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) i form av en hänvisning till aktuell artikel i EU-förordningen. Avsikten är att förslaget ska bidra till ökat stöd för polismyndigheten att begära de uppgifter som transportföretaget är skyldigt att tillhandahålla vid ett kontrolltillfälle. Transportstyrelsen påpekar också att reglerna om cabotagettransporter på väg gäller utan kompletterande reglering i nationell rätt. Det är viktigt att konkurrens kan ske på lika villkor och enligt Transportstyrelsens bedömning får polisen genom författningsändringen det hjälpmedel som krävs för att bestämmelserna om cabotagettransporter på väg ska kunna

kontrolleras på det sätt som EU-förordningen avser. Regelverket upplevs således som komplicerat och det i sig försvårar kontrollerna av dessa transporter. Det är bland annat mot denna bakgrund som Transportstyrelsen föreslår författningsändringen. Regeringen utesluter inte att det kan finnas ett behov av att göra en hänvisning till artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009.

Den 16 april 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen som sin mening om behovet av bättre dokumentation vid kontroller av cabotage-transporter, jfr bet. 2013/14:TU14, mom. 1, rskr. 2013/14:218.

God regelefterlevnad är viktigt för att säkerställa att konkurrens sker på lika villkor inom yrkestrafikområdet på väg. För att effektiva kontroller av cabotage-transporter på väg ska kunna genomföras är det viktigt att gällande regelverk är tydligt för såväl verksamhetsutövare som för kontrollanter. Regeringen noterar att EU-rättens krav på uppvisande av bevismaterial för cabotage-transporten är formlöst, dvs. de preciserade uppgifterna ska kunna visas upp på papper, elektroniskt eller på annat sätt vid kontrolltillfället. I samband med förordningsändringarna avseende sanktionsväxling, som förslaget i övrigt innebär, kommer regeringen även överväga Transportstyrelsens förslag om att det i författningstexten bör hänvisas till aktuell artikel i förordning (EG) nr 1072/2009.

6.2 Konkurrensvillkor

Åkerinäringens konkurrensvillkor och regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg har diskuterats sedan en längre tid tillbaka. Återkommande argument är att det behövs åtgärder som syftar till att ge branschen förutsättningar att konkurrera på lika villkor och åtgärder för att komma till rätta med problem med överträdelser av bestämmelserna om cabotage-transporter.

Den 8 mars 2012 beslutade regeringen om ett uppdrag till Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. I redovisningen av regeringsuppdraget, som lämnades den 8 mars 2013, föreslog Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen bl.a. att ta fram en gemensam tillsyns- och kontrollstrategi och fortsätta med sina tillståndsmätningar. Den 30 maj 2013 beslutade regeringen att uppdra åt Transportstyrelsen att senast den 1 mars 2014 redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Transportstyrelsen redovisade sitt uppdrag i en rapport den 28 februari 2014 om bland annat konkurrensvillkor/cabotage-transporter och beställaransvar. Under 2013 hölls också två större aktörsmöten på Näringsdepartementet, den 9 april och den 25 september, där bland andra myndigheter, intresseorganisationer och företag deltog i samtal om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Ett tredje aktörsmöte hölls den 18 mars 2014 på Näringsdepartementet för att höra vilken betydelse Transportstyrelsens föreslagna åtgärder kan få för den kommande utvecklingen, samt informera om hur arbetet ser ut framöver. Transportstyrelsens rapport har remitterats.

Transportstyrelsen konstaterar i sin rapport att godstransportmarknaden generellt är konjunkturkänslig och att de stora exportföretagen i Sverige påverkas negativt av låg tillväxt på de viktigaste marknaderna i Europa. Den svenska åkerinäringen präglas av en hög andel mindre företag. 42 procent är enmansföretag och knappt 20 procent har fler än fem anställda. *Sveriges Åkeriföretag* konstaterar att de största åkerierna, med 16 bilar eller fler, innehar 35 procent av fordonsflottan. 45 procent av fordonsflottan tillhör åkerier som har 11 fordon eller fler. Samtidigt noteras att utländska lastbilars marknadsandel av transportarbetet i Sverige stadigt legat mellan 17 och 20 procent åren 2004–2010. Andelen transportarbete som utförs med cabotage transporter låg mellan 2,20 och 2,88 procent för åren 2008–2012. Antalet svenska lastbilar i yrkesmässig trafik har inte nämnvärt ändrats sedan år 1990 och ligger runt 40 000. Antalet innehavare av trafik tillstånd för godstransporter varierade mellan 18 177 och 17 304 åren 2010–2013. Nettoomsättningen uppgick år 2012 till 101 004 miljoner kronor, vilket var ca 2,86 procent av total BNP för det året.

Den 16 april 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen som sin mening om behovet av att stärka och samordna myndigheternas kontroll av yrkesmässiga godstransporter på väg, jfr bet. 2013/14:TU14, mom. 1, rskr. 2013/14:217 och rskr. 2013/14:218.

Regeringen noterar att Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen beslutat om riktlinjer för myndighetssamverkan för perioden 2014–2019. Ett utkast till en gemensam strategi för Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen remissbehandlas för närvarande och avses kunna beslutas den 30 juni 2014 inom respektive myndighet. Myndigheterna kommer enligt strategin bl.a. att utföra återkommande tillståndsmätningar. Transportstyrelsen kommer att, i samverkan med andra myndigheter och berörda branscher, utveckla kommande tillståndsmätningar. Nästa tillståndsmätning kommer att presenteras år 2015 och därefter vart tredje år. Utfallet av tillståndsmätningarna kommer att rapporteras till regeringen men även redovisas på Transportstyrelsens hemsida.

Vidare bör det noteras att regeringen för närvarande bereder en rad författningsändringar som behövs för att genomföra EU-rättens krav på riskvärdering av företag och sammankoppling av medlemstaternas nationella elektroniska register avseende vägtransportföretag (ERRU). Utbytet inom ERRU förutsätts ge medlemsstaterna ömsesidig information om allvarliga överträdelse av unionens vägtransportlagstiftning som begåtts av transportföretag som är etablerade på dess territorium och för vilka det i någon medlemsstat ålagts en sanktion. Därmed bedöms verkställigheten av gällande regler inom unionen väsentligen förbättras. En av de uppgifter som ska ingå i utbytet är en uppgift om företagets goda anseende. Riskvärderingssystem för företag (buss och gods) där riskvärdet återges i det svenska vägtrafikregistret planeras vara på plats den 1 januari 2015. Regeringen anser att Transportstyrelsen bör överväga om inte vägtransportmarknaden ska ingå i myndighetens marknadsövervakning. Transportstyrelsen bör också på sin hemsida tydligare återge information om de uppgifter som myndigheten svarar för i fråga om behörigheter, tillstånd, registrerade fordon och tillsynsutfall, särskilt sådana uppgifter som omfattas av Sveriges rapporteringsskyldigheter. En sådan åtgärd skulle bidra till att ge en bättre bild av utvecklingen av

näringen. I övrigt gör inte regeringen någon annan bedömning än Transportstyrelsen och avser inte att vidta några åtgärder inom aktuellt område.

Ändring av cabotagereglerna?

I enlighet med artikel 17 i förordning (EG) nr 1072/2009 (godsförordningen) har EU-kommissionen utarbetat en rapport om läget för gemenskapens vägtransportmarknad. Enligt förordningen skulle rapporten innehålla en analys av marknadssituationen, inklusive en utvärdering av kontrollernas effektivitet och av utvecklingen av anställningsförhållandena inom yrket, samt en bedömning av om harmoniseringen av regler inom bl.a. områdena för genomförande och vägavgifter liksom social- och säkerhetslagstiftning har gjort sådana framsteg att ett ytterligare öppnande av de inhemska vägtransportmarknaderna, inklusive cabotagetransporter, kan komma i fråga. Kommissionen överlämnade den 11 november 2013 rapporten, En inre marknad för tillväxt och sysselsättning: En analys av de framsteg som gjorts och kvarvarande hinder i medlemsstaterna (KOM(2013) 785 slutlig) till Europaparlamentet, rådet, Europeiska centralbanken, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Europeiska investeringsbanken. Rapporten bidrar med uppgifter till den årliga tillväxtundersökningen 2014. Kommissionen konstaterar i rapporten att de internationella vägtransporterna ökar och står för ungefär 33 procent av det totala transportarbetet men att inrikes godstransportmarknader förblir skyddade från internationell konkurrens. Som ett resultat står cabotagetransporterna för en mindre del av EU-marknaden för godstransporter på väg (cirka 2 procent av alla transportvolymen). Dessutom har vissa medlemsstater (Finland och Danmark) antagit ytterligare åtgärder för att skydda sina marknader från konkurrens från utländska åkare. Andra medlemsstater, såsom Spanien, fortsätter att införa restriktioner för permanent etablering av småföretag. I detta avseende kommer kommissionen därför att fokusera på tydlighet i tolkning och mer enhetlig tillämpning av gällande lagstiftning både vad gäller tillträde till marknaden och sociala normer. Den 14 april 2014 lade kommissionen fram rapporten enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 1072/2009 till Europaparlamentet om läget för unionens vägtransportmarknad ((KOM(2014) 222 slutlig). Rapporten analyserar utvecklingen av marknaden för vägtransporter sedan 2009. Där fastställs att det finns en kostnad för EU när det gäller transporteffektivitet och hållbar miljö för nuvarande restriktioner. I slutsatserna rekommenderas det att flera frågor tas upp: tillämpningen av lagstiftningen, arbetsvillkor och förares kompetens och borttagande av hinder för marknadstillträde. Det rekommenderas i rapporten att ytterligare marknadsöppning sker gradvis tillsammans med andra åtgärder för att garantera en sund konkurrens och hög social standard inom branschen.

Den 16 april 2014 tillkännagav riksdagen för regeringen att regeringen bör verka för att de sociala villkoren inom åkerinäringen säkras vid en eventuell revidering av gällande EU-regler om cabotagetransporter samt att regeringen bör begära ett tillfälligt uppehåll för sådana transporter om den inte lyckas komma till rätta med överträdelserna av cabotage-

transportbestämmelserna, jfr bet. 2013/14:TU14, mom. 4, rskr. 2013/14:218.

Av artikel 10 i godsförordningen framgår de möjligheter medlemsstaterna kan vidta avseende tillfälliga skyddsåtgärder. En medlemsstat kan, om det uppstår allvarliga störningar på den nationella transportmarknaden inom ett visst geografiskt område på grund av, eller förvärrade av, cabotagetransporter, hänvisa ärendet till kommissionen i syfte att vidta skyddsåtgärder. Medlemsstaterna ska förse kommissionen med nödvändiga uppgifter och underrätta den om de åtgärder som den avser att vidta beträffande transportföretag etablerade i medlemsstaterna. Med allvarliga störningar avses uppkomsten av konkreta problem på marknaden, exempelvis att ett allvarligt och potentiellt varaktigt överskott i förhållande till efterfrågan innebär ett hot mot den ekonomiska stabiliteten och överlevnaden för ett väsentligt antal transportföretag. Efter att ha undersökt situationen ska kommissionen därefter undersöka situationen och, efter att ha hört vägtransportkommittén, inom en månad från det att kommissionen har tagit emot medlemsstaternas begäran besluta om huruvida skyddsåtgärder är nödvändiga eller inte och, om de bedöms som nödvändiga, vidta dem. Åtgärder som vidtas enligt denna artikel ska gälla under högst sex månader och kunna förlängas en gång inom den tidsgränsen.

Av Transportstyrelsens rapport framgår att andelen cabotagetransporter är stabil på den svenska marknaden. Regeringen gör inte någon annan bedömning än Transportstyrelsen och avser inte att vidta några åtgärder inom aktuellt område.

Villkoren inom yrkestrafiken

Alla ska följa de regler som gäller. En väl fungerande vägtransportmarknad är en förutsättning för handeln och för unionens tillväxt. Företag som bedriver yrkesmässig trafik ska vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat, ha gott anseende, ha tillräckliga ekonomiska resurser samt ha det yrkeskunnande som behövs. Om det goda anseendet anses vara förlorat ska tillståndet återkallas. Grunder för att ifrågasätta det goda anseendet är fällande domar eller sanktioner för allvarlig överträdelse av nationella regler som är tillämpliga inom områden som avser handelsrätt, insolvensrätt, löne- och anställningsförhållanden i branschen, vägtrafiklagstiftning, yrkesansvar, människohandel och narkotikahandel. Sammankopplingen av medlemstaternas nationella elektroniska register avseende vägtransportföretag (ERRU) kommer att ge medlemsstaterna snabbare ömsesidig information om allvarliga överträdelser av unionens lagstiftning om vägtransport som begåtts av transportföretag som är etablerade på dess territorium och för vilka det i någon medlemsstat ålagts en sanktion och därmed förbättra verkställigheten av gällande regler. En av de uppgifter som ska ingå i utbytet är EU-rättens krav på gott anseende för den som bedriver yrkesmässig trafik.

Riksdagen har tillkännagivit för regeringen att den skyndsamt bör vidta åtgärder mot illegal verksamhet inom åkeribranschen, jfr bet. 2012/13:TU16, mom. 6, rskr. 2012/13:228. Den 8 mars 2012 beslutade regeringen om ett uppdrag till Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Myndigheterna redo-

visade uppdraget i en rapport den 8 mars 2013. Rapporten har remissbehandlats. Den 30 maj 2013 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att senast den 1 mars 2014 redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Regeringen har också informerat riksdagen om detta, i skrivelsen om redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen (skr. 2013/14:75). I Transportstyrelsens rapport framhålls bl.a. att s.k. tredjelandsförare som kör internationella transporter och cabotagetransporter i enlighet med förordning (EG) 1072/2009 (godsförordningen) ska inneha ett förartillstånd som garanterar dem vissa grundläggande anställningsvillkor, motsvarande dem i svenska kollektivavtal. När det gäller s.k. falska egenföretagare och det goda anseendet pekar Transportstyrelsen på att bestämmelserna i förordning (EG) 1071/2009 ger möjlighet att ifrågasätta trafikillståndet, och i förlängningen eventuellt återkalla tillståndet, om det finns fällande domar eller sanktioner som gäller överträdelse inom bl.a. området som avser löne- och anställningsvillkor i branschen. Från och med den 12 oktober 2014 kommer också sökbara uppgifter om anställda förarens behörigheter att finnas på Transportstyrelsens hemsida. Skatteverket har också aviserat att man under 2014 kommer att lägga fokus på åkeribranschen och att man ska ta fram informationsmaterial på engelska.

Den 16 april 2014 återkom riksdagen med tillkännagivande för regeringen om att åtgärder bör vidtas för att komma till rätta med missförhållandena i åkeribranschen till följd av s.k. falska egenföretagare och oseriösa bemanningsföretag, jfr bet. 2013/14:TU14, mom. 6, rskr. 2013/14:218.

Regeringen förutsätter att Transportstyrelsen tar del av de uppgifter som behövs för en snabb och förutsebar ärendehantering och att övriga berörda kontrollmyndigheter utför sina åtaganden på bästa sätt. Regeringen noterar Skatteverkets initiativ, att EU-rättens krav på riskvärdering av företag och ERRU-systemet förutses ge större regelefterlevnad varför ytterligare åtgärder inte behövs. Transportstyrelsen bör dock på sin hemsida tydligare återge information om grund för återkallelse av tillstånd.

”Holländska modellen”

Riksdagen har tillkännagivit för regeringen att inom yrkestrafikområdet göra en översyn av möjligheten att införa en modell liknande den som tillämpas i Nederländerna, med bl.a. krav på att de som arbetar inom åkerinäringen ska vara anställda i det företag som utför transporten, (bet. 2012/13:TU16, mom. 4). I betänkandet konstateras att det behövs förbättrade villkor inom åkerinäringen och att det krävs ytterligare åtgärder som ger branschen förutsättningar att konkurrera på lika villkor. Det konstateras vidare att det finns möjlighet för medlemsstaterna att införa ytterligare krav, utöver de som regleras i förordning (EG) nr 1071/2009, så länge de är proportionerliga och icke-diskriminerande. I betänkandet pekar man bl.a. annat på det förhållandet att antalet utländska egenföretagare i den svenska åkerinäringen på senare år har ökat markant och att många utländska förare i Sverige inte är formellt anställda trots att det föreligger anställningsliknande förhållanden.

Transportstyrelsen gör i rapporten bedömningen att syftet med den holländska modellen är att minska antalet s.k. falska egenföretagare och tillförsäkra förare bättre anställningsvillkor. Transportstyrelsen konstaterar bland annat att svenska arbetstagares rättigheter regleras av lagen (1982:80) om anställningsskydd och frågar sig om det finns behov av motsvarande reglering som i Nederländerna. Det svenska arbetstagarbegreppet är av tvingande karaktär. Parterna disponerar inte själva över huruvida den arbetspresterande parten är att betrakta som en arbetstagar eller inte. Inom transportområdet skulle det i korthet innebära att det är omständigheterna och villkoren i själva avtalet mellan ett åkeri och en chaufför som avgör om den som ska utföra jobbet är att anse som arbetstagar eller uppdragstagar. Av Transportstyrelsen redovisad praxis från Arbetsdomstolen framgår att vid en gränsdragning mellan anställningsavtal och uppdragsavtal ska inte någon avgörande vikt fästas vid hur parterna själva betecknat avtalet dem emellan. Det är alltså i stället de faktiska omständigheterna i det aktuella avtalsförhållandet som avgör om det är ett anställningsförhållande eller uppdragsförhållande. En annan aspekt på ett lagstadgat anställningskrav inom transportområdet, enligt den holländska modellen, är frågan om vilka konsekvenser det skulle få för arbetsmarknaden i övrigt. Transportstyrelsen frågar sig om det ens är möjligt och eftersträvansvärt att reglera ett specifikt yrkesområde. Av remissinstanserna uppger *Svenska Transportarbetareförbundet* att det förespråkar den holländska modellen då det anser att problemen med s.k. falska egenföretagare är mycket större än vad Transportstyrelsen anger i rapporten. Förbundet anser att Transportstyrelsens utredning inte återger verkligheten. *Landsorganisationen i Sverige (LO)* delar Transportarbetareförbundets uppfattning och tillägger att efterlevnad av det tvingande arbetstagarbegreppet inte går att garantera. *Biltrafikens arbetsgivareförbund* anser att problem finns med s.k. falska egenföretagare.

Regeringen gör inte någon annan bedömning än Transportstyrelsen och avser inte att vidta några åtgärder inom aktuellt område. På den svenska arbetsmarknaden vore det främmande att förbjuda uppdragstagar i en viss bransch. Det vore dessutom ett ingrepp i det fria företaget.

6.3 Beställansvar

Bakgrund

Beställansvaret, tidigare kallat transportköparansvaret, anses vara ett viktigt instrument för att komma till rätta med missförhållandena inom den yrkesmässiga trafiken. Det infördes år 1973. I samband med ändringar av yrkestrafiklagstiftningen på 1980-talet beskrevs i förarbetena (prop. 1983/84:65 s. 10) betydelsen av att lägga en del av ansvaret på transportköparen: ”I kampen mot de olagligheter som förekommer inom den yrkesmässiga trafiken har intresset helt naturligt främst inriktats mot transportörerna – inte minst dem som saknar yrkestrafiktillstånd. Alla företagare – seriösa som oseriösa – är emellertid beroende av sina kunder. Det är därför mycket viktigt att också genom olika åtgärder söka förmå transportköparna att avstå från att anlita företag som inte följer gällande regler.”

Den ändring av beställaransvaret som skedde i samband med att EU:s s.k. vägtransportpaket trädde i kraft den 4 december 2011 innebar att ett beställaransvar infördes för cabotagetransporter. Tidigare var bestämmelsen utformad utifrån det förhållandet att tillstånd saknades.

Inom yrkestrafiken finns i dag beställaransvar för tre olika situationer. Den första situationen är när yrkesmässig trafik har bedrivits utan tillstånd, och den som slutit avtal om transporten, för egen eller annans räkning, känt till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades. Det krävs vidare att beställningen görs yrkesmässigt. Straffet är böter eller fängelse i upp till ett år.

Den andra situationen rör cabotagetransporter, såväl gods- som buss- trafik. Den bestämmelsen är utformad på i huvudsak samma sätt som när det gäller yrkestrafiktillstånd, se ovan. Sålunda krävs det att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att cabotagettransporten skedde i strid med förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009. Skillnaden är att det för cabotagetransporter inte krävs något särskilt tillstånd, utan här blir avgörande huruvida bestämmelserna om tillåten cabotage följts.

Den tredje situationen är den att det saknas tillstånd såsom gemenskapstillstånd, tillstånd för linjetrafik, förartillstånd eller tillstånd enligt Interbusöverenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss.

Transportstyrelsen pekar i sin rapport på att myndigheten har av såväl branschen som av polismyndigheten uppmärksammat på att det råder osäkerhet kring reglerna om beställaransvar och vad det innebär. Bland annat råder osäkerhet om huruvida beställaren har undersökningsplikt och i så fall hur långt den sträcker sig. Vidare synes det finnas osäkerhet kring vem i transportkedjan som egentligen har beställaransvaret. Transportstyrelsen uppger i rapporten att styrelsen kommer att vidta åtgärder i form av informationsinsatser om beställaransvaret. Bland annat kommer olika tekniska lösningar att utarbetas. Exempelvis kommer information om tillstånd att göras tillgänglig på myndighetens hemsida. Det är således branschen som har fört fram krav på regler som ger ett utökat beställaransvar och då med en undersökningsplikt. I samband med detta har man bland annat hänvisat till den omfattande undersökningsplikt som införts i Finland. Den finländska regleringen stipulerar undersökningsplikt av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, rätt att utföra transporten som cabotage samt i förekommande fall undersökningsplikt om huruvida transportföretaget är momspliktigt.

Av remissinstanserna har bland annat *Datainspektionen* yttrat sig och påpekat att det är viktigt att Transportstyrelsen i samband med planerade informationstjänster säkerställer att de är förenliga med gällande dataskyddsbestämmelser. *Trafikanalys* efterfrågar en mer noggrann analys av beställaransvaret och undersökningsplikten. *Svenska Transportarbetareförbundet* och *Landsorganisationen i Sverige (LO)* anser att ansvaret ska tydliggöras och att undersökningsplikt ska införas. Ett beställaransvar utan undersökningsplikt är verkningslöst. *Transportindustriförbundet* ser positivt på ett utökat beställaransvar och anför att det bör utformas i enlighet med den finska modellen, dvs. med undersökningsplikt. *Biltrafikens arbetsgivareförbundet* anser att man bör överväga ett utökat beställaransvar med undersökningsplikt. Förbundet pekar bl.a. på att ett

sådant system synes fungera i Finland. *Sveriges Åkerinäring* anser att Transportstyrelsens planerade informationsinsatser om det s.k. beställaransvaret är bra. *Tågoperatörerna* förespråkar ett undersökningsansvar för alla företag som köper transporttjänster och *Nationella Transportsäkerhetsgruppen* anser att beställaransvaret måste tydliggöras.

Reglering av det s.k. beställaransvaret framgår av 6 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Av bestämmelsen följer att den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transport med trafikutövaren döms till böter om han eller hon kände till eller hade särskild anledning att anta att tillstånd saknades eller att cabotage-transporten skedde i strid med godsförordningen respektive bussförordningen.

Transportstyrelsen konstaterar i sin rapport att för företag som utför inrikes och utrikes fjärrtransporter är kontakten med transportköparen oftast endast indirekt, då det är andra företag som förmedlar själva transporten. Förmedlingsföretaget har affärskontakten med transportkunden och administrerar transporten. Dessa förmedlingsföretag anlitar sedan åkeriföretag för att genomföra transporten. Tidigare har det ofta funnits en långsiktig avtalsknytning mellan åkeri och förmedlingsföretag. Trenden har dock under det senaste årtiondet gått mot att internationella transporter kan köpas och säljas på en datoriserad spotmarknad.

Transportstyrelsen föreslår inte några ändringar av bestämmelsen om beställaransvar. Styrelsen konstaterar i sin rapport att införandet av beställaransvar med undersökningsplikt kan komma att innebära ökade administrativa kostnader för transportköparen. Det är bland annat mot denna bakgrund som styrelsen anser att mycket talar mot en regeländring som skulle innebära ett sådant ansvar. Transportstyrelsen avstår därför från att föreslå några förändringar av den nuvarande bestämmelsen rörande beställaransvar för cabotagetransporter och uppger att den i stället avser att initiera särskilda informationsinsatser. Den kommer bland annat att vidta åtgärder som innebär att det ska bli lättare att kontrollera om ett transportföretag har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. I det syftet kommer Transportstyrelsen att utarbeta olika tekniska lösningar som innebär att information ska göras mer tillgänglig på Transportstyrelsens hemsida. Från och med den 4 maj 2014 kommer t.ex. sökbara uppgifter om yrkestrafiktillstånd att finnas på styrelsens hemsida.

Den 16 april 2014 tillkännagav riksdagen som sin mening vad utskottet anför om att beställaransvaret bör skärpas och att det bör tas fram ett beräkningsunderlag för vägtransporter som utförs enligt gällande regler och avtal, enligt trafikutskottets förslag i bet. 2013/14:TU14, mom. 5, rskr. 2013/14:218.

Regeringen vill, precis som riksdagen, uppmärksamma branschorganisationen Sveriges Åkeriföretags initiativ till Fair Transport som ska underlätta för alla som köper transporter att göra bra val. I Fair Transport undertecknar organisationens medlemmar att de kommer att följa ett antal åtaganden som handlar om trafiksäkerhet, miljöhänsyn och ansvar när det gäller det egna företagandet. Branschorganisationen har också tagit fram en checklista, daterad 24 februari 2014, med produkter och tjänster som ska vara till hjälp för att kunna ta ställning i Fair

Transport. Bland annat erbjuder organisationen utbildning i affärsmannaskap, transportekonomi och upphandlingsjuridik. Däremot anser regeringen att beräkningsunderlag för vägtransporter måste kunna variera över tid och beroende på perspektiv eller användare. Att ta fram en statisk svensk typransport kan i stället motverka sund konkurrens och näringsens möjlighet att söka nya lösningar.

Regeringen gör inte någon annan bedömning än Transportstyrelsen och avser inte att vidta några åtgärder inom aktuellt område.

7 Konsekvenser

En sanktionsväxling från böter till sanktionsavgift för den som bryter mot EU-rättens bestämmelser om cabotagetransporter bedöms i förlängningen leda till bättre regelefterlevnad inom åkerinäringen. Förslaget som lämnas innebär ingen förändring i sak av de åtaganden som redan åligger företag med gemenskapstillstånd eller kontrollerande myndigheter. Förslaget som lämnas bedöms inte heller få några konsekvenser för miljön. Förslaget ryms inom ramen för de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU.

7.1 Konsekvenser för företag

Varje transportföretag som utför yrkesmässig trafik och som har tillstånd i den medlemsstat där det är etablerat ska, enligt den medlemsstatens lagstiftning, ha rätt att utföra cabotagetransporter. Förslaget som lämnas innebär ingen förändring i sak av de åtaganden som redan åligger företag med gemenskapstillstånd. Företag med gemenskapstillstånd ska följa EU-rättens bestämmelser om cabotagetransporter och polisen ska kontrollera att bestämmelserna efterlevs. Däremot innebär förslagen i sin helhet att det är företaget som påförs en sanktion och inte föraren som bötfälls om bestämmelserna inte efterlevs. Detta och storleken på sanktionen bör innebära att näringen uppfattar sanktionerna som effektiva, proportionella och avskräckande. Förslaget bedöms innebära en större tydlighet i villkoren för cabotagetransporter och att europeiska transportföretag med gemenskapstillstånd som begår överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter kommer att kunna påföras en så pass stor sanktionsavgift att den avskräcker från att begå överträdelse av bestämmelserna och istället direkt uppmuntrar till ökad regelefterlevnad i transportföretagets fortsatta verksamhet. Även om bara ett mycket litet antal transportföretag påförs en sådan sanktionsavgift bedöms åtgärden ändå leda till en större regelefterlevnad inom åkerinäringen. Vidare bedöms att stilleståndskostnaden kommer att kunna minska för utländska transportföretag som följer gällande bestämmelser. Detta som en följd av att polisens vägkontroll avseende cabotagetransporter förenklas. Förslagen kan även leda till en viss omfördelning av transportvolymer till

förmån för företag som bedriver transporter inom ramen för de villkor som gäller för tillträde till vägtransportmarknaden.

Transportstyrelsens och Rikspolisstyrelsens senaste tillståndsmätning av den yrkesmässiga trafiken på väg från år 2012 visade att tre fjärdedelar av transportarbetet utfördes av svenskregistrerade lastbilar. Mätningen visade också att drygt 70 procent av lastbilssläpen var svenskregistrerade medan en knapp tredjedel av förarna hade utländskt körkort. I Sverige står cabotagetransporterna fortfarande för en liten del av transportarbetet. Under åren 2008–2012 var andelen av det totala transportarbetet som utfördes med cabotagetransporter mellan 2,20 och 2,37 procent enligt officiellt rapporterade siffror till Eurostat. Hur många utlandsetablerade företag som står bakom det cabotagearbete som utförs i Sverige är oklart.

Det är oklart om förslagen kan komma att påverka transportkostnaderna.

7.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

Transportstyrelsen

Förslagen innebär att Transportstyrelsen skyndsamt ska handlägga polisens beslut om förskott för sanktionsavgift. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå. Transportstyrelsen kan helt eller delvis besluta att återföra sanktionsavgiften alternativt fastställa polisens beslut. Transportstyrelsen förutsätts hantera dessa ärenden utan dröjsmål på samma sätt som myndigheten i dag hanterar liknande ärenden där förskott tagits ut rörande sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om överlastavgift eller kör- och vilotider. Hanteringen av dessa ärenden ska kunna ske dygnet runt och bör, om det behövs, kunna omfattas av Transportstyrelsens nuvarande jourverksamhet som i huvudsak handlägger järnvägsrelaterade frågor. Jourverksamheten har sin geografiska hemvist i Borlänge. Transportstyrelsens beredning och beslut av dessa ärenden bedöms hanteras på styrelsens kontor i Borlänge, och Örebro. Transportstyrelsens ärendehantering förutsätts vara snabb och förutsebar. Transportstyrelsen förutsätts också följa upp förslagets effekter.

Eventuella ökade kostnader för Transportstyrelsen ska tas inom ram.

Polismyndigheten

Polisen har redan ett åtagande att kontrollera cabotagetransporter på väg. Förslagen i sig påverkar inte antalet vägkontroller utan syftar istället till att underlätta polisens vägkontroll av cabotagetransporter genom en tydligare hänvisning till godsförordningen om vilket bevismaterial som ska efterfrågas vid ett kontrolltillfälle. EU-rättens bestämmelse är formlös, dvs. bevismaterialet kan uppvisas i papperform, elektroniskt eller på annat sätt. Dock ska bevismaterialet innehålla följande sju uppgifter avseende varje transport: a) avsändarens namn, adress och namnteckning, b) transportföretagets namn, adress och namnteckning, c) mottagarens namn, adress och namnteckning, samt datum då godset levererades, d) ort och datum för övertagande av godset samt angiven

leveransort, e) gängse beskrivning av godsets art och av den förpackningsmetod som använts, samt, när det gäller farligt gods, allmänt vedertagen beskrivning samt uppgift om antalet förpackningar och om särskild märkning och nummeruppgifter på förpackningarna, f) godsets bruttovikt eller annan uppgift om mängden och g) motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer. Inga ytterligare handlingar ska krävas som bevis. I dag kan en vägkontroll ta mellan 30 minuter till upp till två timmar.

Förslagen innebär också att polisen kommer att kunna ta ut förskott på sanktionsavgiften för överträdelser av bestämmelserna om cabotage-transporter med samma eller justerade rutiner som man använder avseende kör- och vilotider samt överlast. Polismyndigheten förutsätts följa upp förslagens effekter.

Eventuella ökade kostnader för Polismyndigheten ska tas inom ram.

Tullverket

Tulltjänsteman har redan möjlighet att hindra fortsatt färd, bl.a. i samband med upptäckt av cabotage-transport som framförs i strid med gällande bestämmelser. Genom att en tydligare hänvisning till gods-förordningen förs in om vilka uppgifter som ska finnas i det s.k. bevismaterialet underlättar det för Tullverkets tjänstemän.

Eventuella ökade kostnader för Tullverket ska tas inom ram.

Kronofogdemyndigheten

I det undantagsfall sanktionsavgift inte betalas ankommer det ytterst på Kronofogdemyndigheten att verkställa avgiften.

Eventuella ökade kostnader för Kronofogdemyndigheten ska tas inom ram.

Åklagarmyndigheten

Förslagen innebär att åklagare inte längre ska hantera ärenden om överträdelser av cabotagebestämmelser. Under åren 2008-2011 har dock endast fyra sådana ärenden lottats in till åklagare.

Förslagen innebär också att ordningsbotskatalogen, Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot för vissa brott, behöver justeras och att RättsPM 2010:8, av Åklagarmyndighetens Utvecklingscentrum i Malmö, vars syfte är att underlätta handläggningen av ärenden som gäller cabotage-transporter, uppdateras.

Eventuella ökade kostnader för Åklagarmyndigheten ska tas inom ram.

Sveriges Domstolar

Förslaget innebär att de allmänna domstolarna inte längre ska handlägga ärenden avseende överträdelser av bestämmelserna om cabotage-transporter. Förslagen innebär dock att en ny typ av mål kommer att kunna belasta förvaltningsdomstolarna, nämligen överklaganden av Transportstyrelsens beslut om sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelserna om cabotage-transporter. Överklagandeärenden avseende sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotage-

transporter kommer att prövas av förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet är fattat. Förslaget bedöms sammantaget inte leda till fler mål.

Eventuella ökade kostnader för Sveriges Domstolar ska tas inom ram.

7.3 Konsekvenser för privatpersoner

Förslaget förväntas sammantaget öka kundernas förtroende för åkerinäringen. Förslaget innebär att det inte är förare som bötfälls utan företag som påförs en sanktion om bestämmelserna om cabotagetransporter inte efterlevs.

8 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

7 kap. 3 §

I paragrafen har införts ett nytt *andra stycke* enligt vilket regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om cabotagetransport på väg i förordning (EG) nr 1072/2009. I samband med att regeringen meddelar sådana föreskrifter kommer en sanktionsväxling ske från dagens straffbestämmelser med böter till ett ansvarssystem i form av sanktionsavgifter för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 § yrkestrafiklagen (2012:210) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

3 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransport, *och*
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransport,
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, *och*

3. *sanktionsavgifter enligt bestämmelser om cabotage-transport i förordning (EG) nr 1072/2009.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden till Näringsdepartementet över Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg: Konkurrensvillkor/ cabotagetransporter och beställaransvar, dnr 2014/1094/TE: Riksdagens ombudsmän, Hovrätten över Skåne och Blekinge, Kammarrätten i Sundsvall, Malmö tingsrätt, Förvaltningsrätten i Malmö, Förvaltningsrätten i Umeå, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Datainspektionen, Ekobrottsmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Brottsförebyggande rådet, Konkurrensverket, Kommerskollegium, Konsumentverket, Skatteverket, Statskontoret, Arbetsmiljöverket, Regelrådet, Trafikanalys, Trafikverket, Tullverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Företagarna, Landsorganisationen i Sverige, Näringslivets Transportråd, Svenskt Näringsliv, Svensk Försäkring, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Akademikers Centralorganisation, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Transportindustriförbund, Sveriges Åkeriföretag, Tjänstemännens Centralorganisation och TransportGruppen. Utöver remisslistan har Tågoperatörerna och Nationella Transportsäkerhetsgruppen lämnat yttranden.

Riksdagens ombudsmän, Regelrådet, Företagarna, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Akademikers Centralorganisation, Sveriges Kommuner och Landsting och Tjänstemännens Centralorganisation har inkommit med svar, men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter.

Solna tingsrätt, Förvaltningsrätten i Falun, Stockholms universitet (Institutet för sjö- och annan transporträtt), Almega, Näringslivets regelnämnd, Sveriges Bussföretag, Svenskt Näringsliv, Taxiägarnas Riksförbund och Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd har avstått från att inkomma med yttranden.