

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2020-01-16
Besvaras senast
2020-01-30

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:258 Transportstyrelsens företagskontroller

Transportstyrelsens sätt att utföra sina kontroller gällande kör- och vilotider har varit ett ständigt återkommande ämne inom transportbranschen sedan 2011. Enskilda åkeriägare och branschorganisationer, men även regeringen, har haft synpunkter på Transportstyrelsens förmåga att utföra sina kontroller på ett sådant sätt att det faktiskt träffar dem som sätter i system att fuska. Inget tycks hjälpa när det gäller myndighetens förmåga att klara sitt uppdrag. Tyvärr har Transportstyrelsens verksamhet närmast blivit att betrakta som statistikkontroller. De som verkligen sätter i system att fuska upptäcks sällan i dessa kontroller och får därför inte sanktionsavgifter för brott de faktiskt gjort sig skyldiga till.

I stället staplar Transportstyrelsen bagatellartade förseelser på varandra, och dessa leder snabbt till höga sanktionsavgifter. Samtidigt som Transportstyrelsen ägnar tid och kraft åt dessa bagatellartade överträdelser kan de som faktiskt fuskar och manipulerar komma undan med det. Transportstyrelsens arbetsmetod skapar en obalans som faktiskt göder den oseriösa transportverksamheten i stället för att bekämpa densamma.

Genom övertolkning av lagtext och direkta feltolkningar skapar Transportstyrelsen dessutom överträdelser som inte finns, och exemplen på detta är många. Det är uppenbart att det råder en kompetensbrist inom myndigheten, där man av förklarliga skäl tänker tanken att berörda tjänstemän möjligtvis kan ha problem att läsa och förstå lagtext. Detta tar sig i uttryck att åkerier påförs sanktionsavgifter som saknar stöd i lagstiftningen.

I utredningar dyker förare och fordon upp som inte hör hemma i det aktuella företaget. Handläggare på Transportstyrelsen kontrollerar inte ägarförhållande på fordon under en aktuell kontrollperiod, vilket skapar onödigt merarbete i den fortsatta handläggningen. Jag ska inte här räkna upp alla exempel på dessa felaktigheter, ty då skulle det bli ett flera sidor långt dokument.

Jag vill även betona vikten av att både förare och åkeriägare följer regelverken, men det är också viktigt att den kontrollerande myndigheten gör korrekta bedömningar utifrån lagstiftningen. Fusk och manipulation ska straffas, inte tal om annat. Samtidigt måste Transportstyrelsen också förstå att förare och åkeriägare inte är mer än människor. Ett misstag är inte detsamma som en brottslig handling, och det måste finnas ett visst mått av acceptans av att

människan inte är fullkomlig. Det gäller oss alla, oavsett vad vi ägnar oss åt i livet.

Transportföretagen publicerade i april 2019 en rapport som beskriver situationen med kontrollerna för yrkestrafiken. Rapporten heter *Effektivare tillsyn av yrkestrafiken*, och jag ska här citera en slutsats som kort sammanfattar situationen ute hos åkeriföretagen:

”Företagskontrollerna uppfattas inom branschen som alltför 'fyrkantigt'. Trots flera ändringar och justeringar i systemet kvarstår problemen enligt branschen. Det är tydligt att Transportstyrelsens företagskontroller har ett legitimitetsproblem i branschen.”

Transportstyrelsen har haft ansvaret för kontroll av kör- och vilotider sedan 2011, och kritiken har under dessa år varit omfattande. Inte minst har regeringen själv varit en av de som haft synpunkter på myndighetens arbetssätt.

Nu är det viktigt att man sätter ner foten och säger att nu är det nog. Bristerna i Transportstyrelsens kontrollverksamhet kan inte fortgå.

Jag är givetvis medveten om att ministern inte kan gå in och styra i myndighetens arbete, men likväl är regeringen ansvarig för sina myndigheter.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Vad tänker ministern göra för att säkerställa en rättssäker hantering vid företagskontroller som utförs av Transportstyrelsen?

.....

Thomas Morell (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders