

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2019-08-23
Besvaras senast
2019-09-06

Till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2018/19:915 Beställaransvar utan verkan

Måndagen den 19 augusti var infrastrukturministern talare vid en hearing arrangerad av Transportföretagen. Temat för hearingen var *Effektivare kontroller*". Under sitt tal hänvisade ministern till den lagändring som genomfördes 2018 gällande beställaransvaret vid yrkesmässig gods- och personbefordran. Lagändringen syftar bland annat till att skärpa straffen för beställare av yrkesmässiga godstransporter.

Jag förstår naturligtvis den goda ambitionen med den ändring som gjordes i lagtexten, men när det kommer till praktisk tillämpning fungerar det inte.

Dagarna efter hearingen fick jag redovisat för mig hur ett ärende inte prövades rättsligt. Polisen kontaktade åklagaren i syfte att leda ärendet till en företagsbot. Åklagaren ansåg sig inte kunna bevisa att beställaren vid tidpunkten för beställningen kände till att transportören bryter mot artikel 8 i förordningen (EG) 1072/2009 eftersom de hade alla nödvändiga tillstånd som krävs.

Men i det aktuella fallet var det inte fråga om att tillstånd saknades utan det var fråga om brott mot cabotagereglerna.

Bakgrundsfakta är enligt följande. En utländsk dragbil kommer med färja till Sverige via Stockholm, kör sedan ner till Göteborg för att koppla en trailer för att utföra en inrikestransport. Här uppstår första felet eftersom det inte är fråga om en inkommande internationell godstransport. Dragbilen kom över gränsen utan tillkopplad trailer. Det är inte heller fråga om en kombinerad transport då transporten blir längre än tillåtna 150 km.

Fyra transporter (för övrigt för samma speditör) och åtta dagar senare stoppas fordonet av polisen för kontroll. Polisen kan konstatera att det är fråga om en otillåten transport där föraren och åkeriet rapporteras. Polisen har utfört sitt uppdrag korrekt men när det blir ett ärende för åklagaren, då tar det stopp. Åklagaren väljer att inte driva ärendet som brott mot beställaransvaret och därmed blir det aldrig fråga om en rapportering, det vill säga att ärendet aldrig blir redovisat. Därmed finns det heller ingen statistik, då detta ärende helt enkelt "inte existerar".

Ärendet är näst intill ett skolexempel på hur en cabotagettransport inte får gå till. Ändå väljer åklagaren att inte driva det till rättslig prövning.

En och samma speditör har anlitat åkeriet för att utföra godstransporter i strid mot gällande regelverk. Grunden för cabotage är inte uppfyllt eftersom fordonet kom in i Sverige utan att medföra en internationell godstransport.

Regeringens skärpning av lagstiftningen ter sig tämligen uddlös när man ändå inte kommer åt de aktörer som sätter i system att bryta mot gällande regelverk.

Åklagarens agerande ger i praktiken utländska aktörer grönt ljus att utföra otillåtna och olagliga transporter i Sverige utan att de riskerar några som helst sanktioner. Dessutom blir statistiken missvisande gällande otillåten cabotage. Detta om något sätter den sunda konkurrensen ur spel!

Med anledning av ovanstående vill jag fråga justitie- och migrationsminister Morgan Johansson:

Vilka åtgärder avser ministern att vidta för att säkerställa att syftet med det skärpta beställaransvaret verkligen får avsedd effekt?

.....

Thomas Morell (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander