

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2019-10-16
Besvaras senast
2019-11-06

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2019/20:52 Beställaransvar utan verkan

För en tid sedan ställde jag frågan till ministern angående beställaransvaret vid otillåten cabotagetransport. I frågan fanns ett exempel där åklagaren inte ansåg att ett fall av otillåten cabotagetransport skulle rapporteras.

Ministern missar aldrig tillfället att berätta om de åtgärder regeringen vidtar för att komma till rätta med det omfattande fusket inom transportsektorn. Ett återkommande budskap från ministern är den skärpning som gjordes gällande beställaransvaret den 1 juli 2018. Men vad hjälper skärpt lagstiftning när det ändå inte leder till en påföljd?

Jag har fått 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 EG 1072/2009” eftersom transportören hade alla tillstånd som krävs.

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

Bakgrundsfakta enligt följande: En utländsk dragbil kommer med färja till Sverige via Stockholm och kör sedan 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 kilometer.

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 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, och därmed finns det heller ingen statistik, då detta ärende helt enkelt ”inte existerar”.

Ärendet är näst intill ett skolexempel på hur en cabotagetransport *inte* får gå till, men 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 uppfylld eftersom fordonet kom in i Sverige utan att medföra en internationell godstransport.

Regeringens skärpning av lagstiftningen ter sig tämligen uddlös när den 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. Det om något sätter den sunda konkurrensen ur spel!

Svaret från ministern på min tidigare fråga var något märkligt formulerat och lyder enligt följande:

”De ändrade reglerna har varit i kraft ett år och behöver utvärderas innan det är möjligt att dra några slutsatser om vilken effekt de fått. Den 22 augusti 2019 tillsatte regeringen en utredning om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg för att stärka kontrollverksamheten. I uppdraget ingår att utredaren ska se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området.”

Svaret från ministern berör inte den ursprungliga frågeställningen utan hänvisar till en pågående utredning om hur kontrollverksamheten ska vara organiserad. Det är någonting helt annat och berör inte det faktum att åklagarna inte nyttjar den skärpta lagstiftningen och faktiskt rapporterar för brott mot beställaransvaret. För detta förhållande fortgå blir den skärpta lagstiftningen fullständigt verkningslös och den osunda konkurrensen får fritt tillträde till marknaden.

Min fråga till infrastrukturminister Tomas Eneroth är mycket enkel:

Vilka åtgärder avser ministern och regeringen att vidta för att säkerställa syftet med den skärpta lagstiftningen gällande beställaransvar?

.....

Thomas Morell (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders