

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Stockholm
2021-08-26

Ert dnr
I2021/01656

Vårt dnr
2021/093

REMISSVAR

Promemorian Otillåtna cabotagetransporter och beställaransvar

Näringslivets Regelnämnd NNR har tagit del av det aktuella förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

I promemorian lämnas bl a förslag på precisering av begreppet en cabotagetransport av gods och att sanktionsavgiften höjs vid överträdelser av reglerna om cabotagetransporter. NNR har valt att inrikta sitt svar på utredningen av konsekvenserna av dessa förslag.

Det anges i konsekvensavsnittet att eftersom den föreslagna definitionen av cabotagetransport följer den som tillämpats av Transportstyrelsen och Polismyndigheten vid kontroller av cabotagetransporter förväntas denna inte föranleda några större konsekvenser för utlandsetablerade transportföretag, varuägare eller speditörer. Samtidigt beskrivs att det i domstol konstaterats att Transportstyrelsens vägledning inte har status av tillämpningsföreskrifter. Styrelsen bedömer att tillämpningsföreskrifter om vad som ska utgöra en cabotagetransport därför behöver införas för att kunna påföra ansvar vid överträdelser av regelverket. Att innehållet i vägledningen görs till föreskrifter innebär en skärpning i regelverket vilket NNR finner att Transportstyrelsen också genom ovanstående skrivningar förefaller medvetna om. Enligt NNR borde konsekvenserna av de nya tillämpningsföreskrifterna för berörda företag ha analyserats närmare och redogjorts för i konsekvensutredningen.

NNR anser att frågetecken finns kring om den nu föreslagna definitionen kommer att anses vara förenliga med proportionalitetsprincipen då den går längre än den danska. Det kommer med detta att finnas en risk för ytterligare prövning i EU-domstolen vilket kommer att innebära fortsatt rättsosäkerhet fram till dess att prövning också skett i denna beträffande de svenska föreskrifterna.

Vi saknar i konsekvensutredningen en närmare analys kring konsekvenserna av detta. Vidare finner vi att en närmare analys borde ha gjorts av alternativet, och konsekvenserna, att följa de danska föreskrifterna om cabotagetransporter som av EU-domstolen redan bedömts som förenliga med proportionalitetsprincipen.

Det lämnas i promemorian ett förslag på höjning av sanktionsavgiften till 60 000 kronor vid överträdelse av reglerna om cabotagetransporter. Som skäl anges att antalet ärenden som Polismyndigheten redovisat till Transportstyrelsen har ökat från 61 till 272 mellan åren 2016 och 2020 och att det med anledning av detta kan antas att avgiften inte satts tillräckligt högt för att vara avskräckande.

NNR anser att behovet av den föreslagna höjningen av sanktionsavgiften inte har analyserats tillräckligt. Exempelvis diskuteras inte i relation till behovet i vilken mån det ökade antalet utfärdade sanktionsavgifter under perioden 2016-2020 skulle kunna bero på det ökade antalet överträdelse som upptäckts vid kontroller av regelverket för cabotagetransporter av polisen de senaste åren och som möjliggjorts genom ett särskilt ökat anslag till polisen för detta 2017-2020 (inkl. utbildning av polismyndighetens personal). Någon analys görs därmed inte om antalet överträdelse verkligen har ökat eller om detta främst beror på den ökade kontrollen och kompetensen kring denna. NNR finner därmed inte att det kan konstateras att behov verkligen föreligger av en ökning av sanktionsavgiften.

Utöver ovanstående saknas ett tillräckligt underlag kring valet av sanktionsnivå och analys av andra alternativa lösningar. I promemorian presenteras jämförelser med några andra länders avgifter. Det föreslås dock en högre sanktionsavgift än vad som gäller i jämförelseländerna. Någon närmare analys och redovisning görs inte av hur man har kommit fram till just 60 000 kronor som man bedömer kommer att vara avskräckande och vinsteliminierande och vilka beräkningar som gjorts kring detta. Som alternativ anges i konsekvensutredningen endast nollalternativet att behålla dagens avgift om 40 000 kronor. Det saknas dock en analys av tänkbara andra alternativa lösningar inkl. fler och mer effektiva kontroller eller om någon av de övriga ländernas avgiftsnivåer skulle kunna vara ett effektivt alternativ också i Sverige. Det motiveras inte heller varför en högre sanktionsavgift behövs i Sverige för att vara avskräckande än i de länder man jämfört med.

NNR anser med hänsyn till ovanstående att konsekvensutredningen är alltför bristfällig för att kunna utgöra underlag för beslut. NNR förutsätter att ovan nämnda synpunkter och förslag till kompletteringar vad gäller konsekvensutredningen omhändertas i den fortsatta processen innan beslut fattas.

Näringslivets Regelnämnd NNR

Christina Fors