

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende
John Woxström
070-936 07 99
john.woxstrom@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER PROMEMORIAN OTILLÅTNA CABOTAGETRANSPORTER OCH BESTÄLLARANSVAR

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 600 medlemsföretag som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att förslagen i sin helhet genomförs på de i promemorian angivna grunderna
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är positivt att frågan om cabotage i förhållande till terminalhantering synes få en tillfredsställande lösning

- Sveriges Åkeriföretag anser att det i den nya 5 b § ska göras en hänvisning till hela godsförordningen och inte enbart en hänvisning till artikel 8 i godsförordningen
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är mindre lämpligt att införa ett nytt begrepp, transporthandlingar, som kan leda till nya tolkningsproblem

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av promemoria med författningsförslag. Kommentererna och synpunkterna kommer att följa den numrering av avsnitt som finns i konsekvensutredningen.

Innehållet

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att förslagen i sin helhet genomförs på de angivna grunderna. Sveriges Åkeriföretag har dock några mindre synpunkter på vissa hänvisningar och ordval.

Sveriges Åkeriföretag anser det vara positivt att frågan om ”cabotage i förhållande till terminalhantering av godset” synes få en tillfredsställande lösning.

Hänvisning

Sveriges Åkeriföretag anser att det kan vara värt att i stället för att så som i förslaget till den nya 5 b § uttryckligen hänvisa till *artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009* ... (godsförordningen), enbart hänvisa till just förordning (EG) nr 1072/2009 så att hela förordningen kommer att täckas av den nya 5 b §. Därmed kommer även till exempel definitionerna i artikel 2 att ännu tydligare vara en del av förutsättningarna för cabotagetransporter. Gör gärna jämförelsen att 6 § för buss hänvisar till hela förordning (EG) nr 1073/2009 (bussförordningen) och inte till en eller flera enskilda artiklar i bussförordningen.

Använt uttryck

I förslaget till den nya 5 b § används uttrycket "...transporthandlingar som beskriver köruppdraget." I artikel 8.3 i godsförordningen talas det däremot om "bevismaterial". Frågan blir då om det kommer att skapas nya problem med att definiera vad eller vilka dessa transporthandlingar är? Ordet "handlingar" antyder "uppgifter på papper". Ordet "bevismaterial" är mer öppet. Den kan vara lämpligare att i stället använda uttrycket "...bevismaterial som beskriver köruppdraget".

Om man hårdrar det, så finns det i uppräkningsen i artikel 8.3 över det bevismaterial som ska kunna visas upp inte något som säger att det måste vara en enda handling där samtliga uppgifter enligt artikel 8.3 finns förtecknade eller att det måste vara en fraktsedel med samtliga uppgifter. Man kan säga att ett "papper" per a) – g) med dessa uppgifter skulle kunna vara tillfyllest, även om det givetvis är opraktiskt. Det är heller inte krav enligt 7 § i lag (1974:610) om inrikes vägtransporter att vid inrikes vägtransporter ens används sig av fraktsedel. Men en fraktsedel går att använda som bevismaterial så länge alla uppgifterna a) – g) finns med. Man kan även tänka sig att några av uppgifterna a) – g) finns i en fraktsedel och övriga uppgifter finns på ett eller flera "papper". Så frågan blir vad dessa transporthandlingar som beskriver köruppdraget är för något.

Sveriges Åkeriföretag anser alltså att det är mindre lämpligt att införa ett nytt begrepp, transporthandlingar, som i sin tur kan leda till tolkningsproblem.

Avslutande synpunkter

Sveriges Åkeriföretag anser att det nu slutligen måste vara klart att Transportstyrelsens olyckliga så kallade vägledning omarbetas så att den enbart beskriver styrelsens interna hantering och handläggning av påförandet av sanktionsavgifter. Själva tillämpningen av cabotagebestämmelserna ska komma från relevanta författningar. Därmed kan även den i vägledningen olyckliga, direkt felaktiga och i förhållande till godsförordningens lydelse om definitionen av "fordon" i artikel 2.1 läst tillsammans med "samma fordon" i artikel 8.2, att det

skulle vara tillåtet att byta släp, en gång för alla utmönstras och inte längre ha någon påverkan på kontrollmyndighetens arbete.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Transportstyrelsens förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg
Branschchef