

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

john.woxstrom@akeri.se

Transportstyrelsen

vag@transportstyrelsen.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV FÖRSLAG TILL FÖRESKRIFTER OM BETALNING AV SANKTIONS- OCH ÖVERLASTAVGIFTER

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

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag avstyrker med skärpa att låta den föreslagna föreskriften omfatta förordningen 1998:786 om internationella transporter
- Sveriges Åkeriföretag anser att frågan om inbetalning av sanktionsavgift enligt förordning 1998:786 om internationella transporter är uttömmande reglerad i förordningens 7 g § och att det saknas bemyndigande för Transportstyrelsen att ytterligare reglera frågan
- Sveriges Åkeriföretag anser att syftet med 5 a § i förordning 1998:786 förfelas om Transportstyrelsen för in den i sin föreskrift om betalning av sanktionsavgifter, förslaget leder inte till några som helst fördelar för svenska åkeriföretag

- Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsen genom 10 § i lagen (1972:435) om överlastavgift samt 2 § i förordning 2008:1103 har bemyndigande att besluta om föreskrifter om inbetalning av överlastavgifter

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 konsekvensutredning samt författningsförslag med mera. Svaret nedan kommer att delas i en del för sanktionsavgift enligt förordningen (1998:786) om internationella transporter inom Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet (EES) och en del för övriga förslag.

Närmare om förslaget om att låta de föreslagna föreskrifterna omfatta inbetalning av sanktionsavgifter enligt förordningen 1998:786) om internationella transporter med mera.

Sveriges Åkeriföretag avstyrker med skärpa att låta den föreslagna föreskriften omfatta förordningen om internationella transporter.

Inbetalning av sanktionsavgift enligt förordning 1998:786 är uttömmande reglerad i 7 g §. Det saknas bemyndigande för Transportstyrelsen att besluta om att medge förlängd betalningstid enligt beslut i förordningen. Den prövning som Transportstyrelse ska göra enligt 7 e avser endast om beslutet om förskottet av sanktionsavgiften ska bestå eller inte. Transportstyrelsen kan alltså inte besluta om något kring själva betalningstiden. Det är Polismyndigheten och Tullverket som enligt 9 § andra respektive tredje stycket får meddela föreskrifter om verkställighet av bestämmelser i förordningen om förskott för sanktionsavgifter som beslutas av tjänstemän hos respektive myndighet.

Det är ingenting som på något sätt skulle gynna den svenska åkerinäringen om förordning 1998:786 förs in i föreskriften, det är precis tvärt om. Förordningen har som ett av sina syften att genom sanktionsavgift straffa utländska åkeriföretag som bryter mot i 1 § 1 p angiven EU-rättsakt, alltså förordning 1072/2009.

Systemet med sanktionsavgift infördes i förordningen som § 5 a för att underlätta att just de utländska åkeriföretag som utför godstransporter i Sverige i strid med artikel 8 i förordning 1072/2009 ska kunna straffas för den överträdelse av bestämmelserna som detta utgör. Det är alltså endast utländska åkeriföretag som enligt förordningen kan påföras sanktionsavgift, se vidare § 7 a och flera följande §§. Det är alltså endast vid överträdelse av förordning 1072/2009 som sanktionsavgift kan påföras och då enligt 5 a §. Alla övriga straffbestämmelser i förordning 1998:786 är penningböter enligt 5 § och böter, alltså dagsböter eller företagsbot, enligt 4, 6 och 6 a §§.

För att öka betalningsviljan har även lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd införts. När det gäller just sanktionsavgift finns alltså

möjlighet i § 7 4 p i lagen att omhänderta viss egendom eller att klampa fordonet. Syftet är att så fort som möjligt få *hela* sanktionsavgiften inbetald så att klampningen kan upphöra. Klampningen måste dock upphöra senast 36 timmar efter att den påbörjats. Det finns ingen som helst anledning att ge ett utländskt åkeriföretag, som alltså är den enda möjliga adressaten av ett beslut om sanktionsavgift enligt förordning 1998:786, större möjligheter än idag att kunna undandra sig att till fullo betala sanktionsavgiften genom att ge ett sådant företag i det här fallet möjligheten att få förlängd betalningstid.

Det finns alltså inga sakliga skäl att dogmatiskt behandla samtliga sanktionsavgifter lika inom yrkestrafikområdet då sanktionsavgifterna inte alls är likartade så som det påstås i avsnitt 3.1 andra stycket.

Det blir därför helt fel när Transportstyrelsen i sin konsekvensutredning avsnitt 5.1 sista meningen skriver att [d]etta förslag är bara till företagets fördel. Det är enbart de utländska åkeriföretagen som kan komma i fråga för sanktionsavgift enligt förordning 1998:786 och det är då endast utländska åkeriföretag som möjligtvis kan få en fördel av detta. Fördelen skulle i så fall bestå i att strunta i att betala något, och blir befriad från klampningen efter senast 36 timmar.

Det finns inte ett enda svenskt åkeriföretag som skulle få någon fördel överhuvudtaget av detta.

Sveriges Åkeriföretag anser alltså med skärpa att förordning 1998:786 inte införs i en uppräkningslista i den nya föreskriften.

Närmare om övrigt innehåll i förslaget till de föreslagna föreskrifterna omfatta inbetalning av sanktions- och överlastavgifter

Angående möjligheten att bestämma hur betalning av överlastavgift ska ske säger 10 § i lagen (1972:435 om överlastavgift att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om hur betalning av överlastavgiften ska ske. Genom förordning 2008:1103 har regeringen bemyndigat Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om inbetalning av överlastavgift enligt lagen om överlastavgift.

Sveriges Åkeriföretag anser att detta bemyndigande innebär att Transportstyrelsen får lov att meddela föreskrifter om när, var och hur betalning ska ske. Detta är typiskt att besluta om något verkställande. Transportstyrelsen tillför inte och ändrar inte någonting genom föreskriften när det till exempel gäller själva beräkningen av överlastavgiften.

Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsen har fel i sin konsekvensutredning när man där påstår att det skulle saknas ett bemyndigande att föreskriva möjligheten att betalningsfristen ska vara trettio dagar efter att beslutet har vunnit laga kraft. Denna möjlighet att besluta om en betalfrist måste anses ingå i det bemyndigande som regeringen genom förordning 2008:1103 har bemyndigat Transportstyrelsen. Observera då att förordningen är beslutad efter det att 10 § i lagen om överlastavgift fått sin nuvarande lydelse.

Sveriges Åkeriföretag anser att det även fortsättningsvis ska vara möjligt att i ett beslut om överlastavgift även besluta om att betalning överlastavgift ska kunna delas upp på två eller tre betalningstillfällen. Denna möjlighet att besluta om att kunna dela upp betalningen måste anses ingå i det bemyndigande som regeringen genom förordning 2008:1103 har bemyndigat Transportstyrelsen.

Sveriges Åkeriföretag anser att det är intressant att samtidigt som Transportstyrelsen enligt konsekvensutredningen anser att man inte har ett bemyndigande att införa en föreskrift om en betalningstid, så anser man sig trots allt ha en rätt att införa en upplysning om betalningstiden för överlastavgift. Det Sveriges Åkeriföretag då ifrågasätter är vilket innehåll denna upplysning om betalningstid ska ha, ska det vara en betalningstid som är godtyckligt fastställd från beslut till beslut? Eller ska det vara enhetliga betalningstider? Om nu Transportstyrelsen anser att man kan införa en upplysning om betalningstid, då kan man även låta denna upplysning innehålla möjligheterna att dela upp betalningen på två eller tre tillfällen med respektive tillfälles betalningstid. Slutsatsen måste då bli att även om Transportstyrelsen inte utfärdar en föreskrift om betalningstid, så kan Transportstyrelsen i varje enskilt fall besluta om en betalningstid och samtidigt besluta att dela upp betalningstillfällena på två eller tre betalningstillfällen.

Att bli påförd en överlastavgift kan vara mycket betungande för åkeriet. Det motiverar med skärpa behovet av, att om överlastavgiften skulle överstiga 10 000 kronor, möjligheten även fortsättningsvis ska finnas att kunna dela upp den på två eller tre betalningstillfällen.

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att den nuvarande föreskriften ändras så att rätt hänvisning till SFS-nummer görs till lag (1972:435) om överlastavgift.

Övrigt

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



Ulric Långberg
Branschchef