



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm
li.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar avseende promemorian Tydligare bestämmelser om busscabotage (LI2026/01057)

Förvaltningsrätten har, utifrån de aspekter som domstolen har att beakta, följande synpunkter.

När det gäller konsekvensbeskrivningen i promemorian noterar förvaltningsrätten följande. Förslaget att nationellt definiera vad som avses med tillfällig cabotageträffik motiveras med att regelverket i dag är oklart. I sammanhanget konstateras att Polismyndigheten beskrivit att oklarheterna lett till att myndigheten har undvikit att rapportera överträdelser och att det därför är okänt i hur stor utsträckning det förekommer otillåten trafik. Vidare anges att bussbranschen har påtalat att det otydliga regelverket har lett till att utländska företag obehindrat kan utföra cabotageträffik i Sverige. Även om det sålunda kan vara svårt att uppskatta vilka effekter ett förtydligande av regelverket kan få sett till antal ingripanden, beslut om sanktionsavgift och eventuella överklaganden till förvaltningsdomstol så efterlyser förvaltningsrätten ett försök till någon form av prognos. Detta borde inte vara omöjligt sett till att bl.a. Danmark har infört liknande förtydliganden i nationell lagstiftning redan 2019 och att information om utfallet av detta borde kunna ha viss bäring på en prognos av förslagens effekter i Sverige. Trots detta saknas överväganden om förslagens effekter specifikt i förhållande till Transportstyrelsen och de allmänna förvaltningsdomstolarna, vilket får anses utgöra en brist.

När det gäller frågan om ikraftträdande- och övergångsbestämmelser, avsnitt 6, har förvaltningsrätten övervägt följande. I förslaget till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) anges att äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelser som har ägt rum före ikraftträdandet.

Av den nu gällande 4 § i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) följer att ”den som uppsåtligen utför cabotageträffik i strid med bussförordningen döms till böter”. För utdömande av böter krävs således uppsåt, medan det för sanktionsavgift

kommer att fordras strikt ansvar. Detta kan tala för att tillämpning av äldre lag många gånger kan medföra ett lindrigare utfall.

På sid 17 skrivs följande. ”Det finns inte heller något formellt hinder mot att i en övergångsbestämmelse göra undantag från regeln i 5 § andra stycket i lagen om införande av brottsbalken”. Angivet lagrum bör rimligen uppfattas som ett uttryck för en högre princip, som inte sätts ur spel genom ett sådant undantag som det talas om i promemorian. Denna princip kommer till uttryck även i artikel 7 i Europakonventionen och i Europadomstolens praxis. Principen om att den lindrigaste lagen ska tillämpas bör därför alltid beaktas.

Även om det kanske är svårt att tänka sig fall där tillämpning av de nya bestämmelserna medför ett lindrigare utfall, förtjänar kanske frågeställningen och slutsatsen en djupare analys i avsnitt 6.

Detta yttrande har beslutats av lagmannen Lennart Furufors efter föredragning av rådmannen Cecilia Nermark Torgils.

Lennart Furufors

lagman