

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

Yttrande över promemorian Tydligare bestämmelser om busscabotage

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Syftet med förslaget i den remitterade promemorian anges vara att tydliggöra för både transportföretag, beställare av transporter och kontrollmyndigheter vad som är att anse som tillfällig cabotage trafik. Förslaget innehåller också en sanktionsväxling.

Regelrådet har funnit brister i beskrivningarna av konsekvenser av om ingen åtgärd vidtas, berörda företag, förslagets påverkan på företagens kostnader, intäkter och konkurrensförhållanden och om särskilda hänsyn behöver tas till små och medelstora företag vid reglernas utformning. Brister finns också i beskrivningarna av vilka åtgärder som har vidtagits för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte, om det finns behov av speciella informationsinsatser och hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas. Enligt Regelrådet hade det varit behövt tydligare beskrivningar av vad förslaget innebär för svenska företags konkurrenskraft.

Regelrådet har visserligen funnit att beskrivningen av problem och syfte, alternativa lösningar, om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande, om förslaget överensstämmer med eller går utöver EU-rätten, är godtagbar. Förslagsställaren har gjort en komparativ utblick gällande vilka regler Sveriges grannländer har infört på området, vilket är värdefull information.

Enligt Regelrådet finns det brister i konsekvensutredningen i delar som är centrala för att kunna bedöma förslagets effekter för företag, vilket medför att de får bäring på Regelrådets sammantagna bedömning av konsekvensutredningen. Vid en sammantagen bedömning anser Regelrådet att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Utöver detta vill Regelrådet även påtala följande. I förslag som innehåller sanktioner eller liknande, är det relevant att förslagsställaren belyser om det är lätt att göra rätt för berörda företag. En utvärdering av regelverket bör också omfatta sådana aspekter. Sådana reflektioner har Regelrådet inte alls kunnat utläsa i konsekvensutredningen, vilket hade varit värdefull information.

Innehållet i förslaget

Remissen innehåller promemorian Tydligare bestämmelser om busscabotage. I promemorian föreslås ändring i yrkestrafiklagen (2012:210) och förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

I yrkestrafiklagen (2012:210) föreslås att regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelse av cabotagetrafik i förordning (EG) 1073/2009.

I förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) föreslås vissa hänvisningar till EU-förordningar när det gäller vem som kan dömas till böter. Det föreslås även att sanktionsavgift ska påföras det transportföretag som innehar ett gemenskapstillstånd att bedriva yrkesmässig persontransport på väg men som i strid med artikel 15 b i förordning (EG) nr 1073/2009 bedriver trafik som inte är tillfällig trafik. Sanktionsavgiften i dessa avseenden föreslås uppgå till 10 000 kr.

Vidare föreslås att vid tillämpningen av artikel 15 b i förordning (EG) nr 1073/2009 gäller att cabotagetrafik får utföras under högst sju dagar i följd inom en sammanhängande period av trettio dagar, räknat från den dag fordonet kom till Sverige. Det föreslås vissa hänvisningar till EU-förordningar gällande när ett fordon får klampas.

De nya och ändrade författningarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2027.

Bedömning av delasppekter

Problembeskrivning och syftet med förslaget

I konsekvensutredningen anges följande. Dagens bestämmelser om vad som utgör tillfällig cabotagetrafik¹ är otydliga, vilket gör bestämmelserna svåra att tillämpa för kontrollmyndigheterna. Syftet med förslaget är att tydliggöra för både transportföretag, beställare av transporter och kontrollmyndigheter vad som är att anse som tillfällig cabotagetrafik. Detta kommer minska otydligheten och underlätta vid planering, beställning och utförande av trafik samt bidra till att kontrollmyndigheterna kan tillämpa reglerna på ett enklare och mer rättssäkert sätt.

Regelrådet finner att beskrivningen av problem och syfte med förslaget är godtagbar.

Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas i konsekvensutredningen, vilket är en brist i redovisningen. En sådan beskrivning bör inte enbart innehålla en beskrivning av vad som är läget idag om ingen åtgärd vidtas, utan även en bedömning av utvecklingen över tid. Avsaknaden av sådana resonemang medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas är bristfällig.

¹ Cabotage är när ett transportföretag från ett land utför inrikes transporter i ett annat land.

Alternativa lösningar

I konsekvensutredningen anges följande. Den föreslagna definitionen av tillfällig cabotagetrafik innebär att tillfälliga persontransporter på väg i Sverige får utföras under högst sju dagar i följd inom en sammanhängande period av 30 dagar, räknat från den dag fordonet kom till Sverige.

En alternativ reglering skulle kunna vara att ha en annan tidsperiod än sju dagar som den ram som ska följas av transportföretagen. Nackdelen med en annan tidsram är att regelverket blir annorlunda jämfört med de regler som gäller för godstransporter, vilket innebär att både transportföretag och kontrollmyndigheter får ytterligare en tidsram att hålla koll på och förhålla sig till. Det blir också en reglering som skiljer sig från regleringen i våra närmaste grannländer, vilket kommer att försvåra för transportföretag som är verksamma i flera länder. Fördelen med att använda sju dagar är alltså att det innebär att samma tidsperiod tillämpas både för gods och persontransporter och inom Sverige, Danmark och Finland.

Vidare anges att vad gäller sjudagarsperiodens start skulle en alternativ reglering kunna vara att i stället för att räkna dess start från det att fordonet kommer till Sverige göra som i Norge och beräkna sjudagarsperioden från den första inrikestransporten som utförs. Nackdelen med det alternativet är att fordonet kan vistas i Sverige under en längre period utan att användas för några transporter, vilket sannolikt också innebär att föraren av fordonet behöver tillbringa tid borta från hemmet under en längre period än vad som egentligen är nödvändigt och lämpligt. Alternativet kan också göra det svårare för kontrollmyndigheterna att avgöra när sjudagarsperioden faktiskt inletts, vilket i sig kan göra dem mindre benägna att rapportera överträdelser, något som är ett av de problem som förslaget syftar till att lösa.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar är godtagbar.

Berörda företag

I konsekvensutredningen anges följande. De bestämmelser som föreslås riktar sig mot utlandsetablerade transportföretag och företag som yrkesmässigt beställer persontransporter på väg.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Det finns en beskrivning av berörda företag utifrån bransch, däremot saknas en beskrivning utifrån antal och storlek. För det fall att det är svårt att ange med någon exakthet är det bättre med uppskattningar och spann, än att beskrivningen utelämnas. Avsaknaden av sådana beskrivningar medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag är bristfällig.

Påverkan på företagens kostnader och intäkter

I konsekvensutredningen anges följande. Förslagen som förtydligar vad som är tillfällig cabotagetrafik bedöms underlätta för företagens planering och undanröja otydlighet kring vilka regler som faktiskt gäller. Sanktionsväxlingen innebär att det blir mer kännbart för de företag som inte följer bestämmelserna. Detta kombinerat med att det kommer att bli enklare för kontrollmyndigheterna att tillämpa reglerna kan leda till att oseriösa aktörer antingen ändrar sina transportupplägg eller flyttar sin verksamhet någon annanstans. Sanktionsväxlingen från böter till sanktionsavgift bedöms medföra ökade intäkter till staten,

men det är svårt att beräkna omfattningen av en sådan ökning, eftersom det i princip inte påförs några böter för överträdelser av reglerna i dagsläget.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Regelrådet har inte kunnat utläsa resonemang gällande hur företagens kostnader och intäkter kommer att påverkas, utöver att det framgår att en sanktion kommer att påföras i vissa fall. Att staten får ökade intäkter i detta avseende får förstås som att fler sanktioner kommer att utfärdas, än antalet böter hittills. Gällande förslag som syftar till, som förslagsställaren formulerar det ovan, att det ska bli kännbart för de företag som inte följer bestämmelserna – så bör det enligt Regelrådets mening också vara lätt att göra rätt för företagen i berörda branscher. Regelrådet har inte kunnat utläsa några sådana reflektioner från förslagsställaren, vilket är en brist i redovisningen.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på företagens kostnader och intäkter är bristfällig.

Påverkan på konkurrens

I konsekvensutredningen anges följande. Tydligare bestämmelser om vad som avses med tillfällig cabotagetrafik bedöms leda till en enklare och mer rättssäker tillämpning av ansvarsbestämmelserna. Detta kan leda till mer rättvisa konkurrensvillkor inom bussbranschen. Sanktionsväxlingen kan också bidra till att det blir mer avskräckande för utländska transportföretag att överträda reglerna.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Enligt Regelrådet är det som anges ovan mer av förslagsställarens bedömning i detta avseende. Det hade behövts motiveringar och en både bredare och djupare beskrivning av hur konkurrensförhållanden för berörda företag kommer att påverkas.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är bristfällig.

Särskilda hänsyn till små och medelstora företag

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små och medelstora företag vid reglernas utformning, vilket är en brist i redovisningen. Om det inte bedöms möjligt att ta sådan hänsyn behöver det anges och motiveras. Avsaknaden av resonemang medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till små och medelstora företag vid reglernas utformning är bristfällig.

Åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av vilka åtgärder som har vidtagits för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte, vilket är en brist i redovisningen.

Regelrådet finner att beskrivningen av vilka åtgärder som har vidtagits för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte, är bristfällig.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I promemorian anges följande. För att säkerställa att reglerna om cabotagetrafik vid persontransporter med buss följs bör de föreslagna bestämmelserna träda i kraft så snart som möjligt. Polismyndigheten och Transportstyrelsen kommer att behöva viss tid för att anpassa sina IT-system. Förslaget om sanktionsväxling kräver också en lagändring. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2027.

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av om det finns behov av speciella informationsinsatser.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande kan godtas. Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av om det finns behov av speciella informationsinsatser. För det fall att förslagsställaren bedömer att sådana informationsinsatser inte är nödvändiga, behöver det anges och motiveras.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkt för ikraftträdande är godtagbar.

Regelrådet finner att beskrivningen av om det finns behov av speciella informationsinsatser är bristfällig.

Hur och när konsekvenserna kan utvärderas

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas, vilket är en brist i redovisningen. En sådan utvärdering bör omfatta om det tänkta syftet, att det ska bli lättare för berörda att förstå vad tillfällig cabotagetrafik är samt att tillämpa reglerna för myndigheterna, uppnås. Vidare bör utvärderingen också omfatta sanktionsväxlingen, till vilka företag utdöms sanktion och om det är lätt för företagen att förstå och göra rätt utifrån regelverket. Avsaknaden av sådana resonemang medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas är bristfällig.

Överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven

I avsnitt 3, 4 och 5 i promemorian finns det beskrivningar av de EU-rättsliga regelverk som finns på området. Det framgår att Danmark har infört en definition på max sju dagar inom en 30-dagarsperiod för tillfällig cabotage, vilket även föreslås i promemorian. Gällande sanktionsväxlingen framgår att enligt de överordnande EU-rättsliga bestämmelserna ska de sanktioner som fastställs vara effektiva, proportionella och avskräckande. Förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) innehåller bestämmelser om sanktionsavgifter vid olika typer av överträdelser.

Enligt Regelrådet är det värdefullt med en beskrivning av vilka regler Sveriges grannländer har infört på området. Såvitt Regelrådet förstår beskrivningarna går förslaget inte utöver de EU-rättsliga minimikraven.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten, liksom om förslaget går utöver minimikraven, är godtagbar.

Övrigt som Regelrådet vill framföra

I förslag som innehåller sanktioner eller liknande, är det relevant att förslagsställaren belyser om det är lätt att göra rätt för berörda företag. En utvärdering av regelverket bör också omfatta sådana aspekter. Sådana reflektioner har Regelrådet inte alls kunnat utläsa i konsekvensutredningen, vilket hade varit värdefull information.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 30 september 2026.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Martin Mörmann, Roland Sigbladh, Lars Silver och Mats Wiberg.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder Eklöv.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Katarina Garinder Eklöv
Föredragande