



2026-09-24

LI2026/01057

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remittering av promemoria: Tydligare bestämmelser om busscabotage

Svenska Transportarbetareförbundet [Transport] har ombetts att yttra sig över den rubricerade remissen.

Sammanfattning av förslaget

Förslaget föreslår tydligare regler för busscabotage, det vill säga när utländska bussföretag får utföra inrikes persontransporter i Sverige. Bakgrunden är att EU:s bussförordning tillåter tillfällig cabotagetrafik men inte tydligt definierar vad som menas med "tillfällig". Detta har enligt remissen lett till osäkerhet för både transportföretag och kontrollmyndigheter samt gjort det svårt att upptäcka och beivra överträdelser.

För att skapa större tydlighet föreslås att tillfällig cabotagetrafik ska få bedrivas under högst sju dagar i följd inom en sammanhängande 30-dagarsperiod, räknat från den dag fordonet anländer till Sverige. Syftet är att säkerställa att cabotagetrafiken verkligen är tillfällig och att utländska bussföretag inte bedriver en mer stadigvarande eller kontinuerlig verksamhet i Sverige under reglerna för cabotage. Med detta förslag kommer Sverige i stor utsträckning harmoniseras med regler som redan finns eller har föreslagits i Danmark och Finland.

Remissen innehåller även ett förslag om att överträdelser av reglerna om tillfällig cabotagetrafik inte längre ska leda till böter utan till en administrativ sanktionsavgift. Skälet är att dagens system med böter bedöms vara ineffektivt, särskilt när det gäller utländska företag. I stället föreslås en sanktionsavgift om 10 000 kronor som beslutas av Transportstyrelsen. Vid vägkontroller ska kontrollmyndigheterna dessutom kunna kräva förskottsbetalning av avgiften, och om betalning inte sker ska fortsatt färd kunna hindras genom de befintliga reglerna om klampning.

Svenska Transportarbetareförbundets synpunkter

Transport välkomnar förslaget och delar bedömningen att det kan bidra till en mer rättvis konkurrens och bättre efterlevnad av regelverket. För att reformen ska få avsedd effekt anser vi dock att överträdelser inte enbart bör betraktas som administrativa avvikelser. Vid upprepade eller systematiska regelbrott bör sanktionerna successivt skärpas genom högre sanktionsavgifter. Återkommande överträdelser ska även leda till en prövning av företagets lämplighet att inneha trafiktillstånd, med möjlighet till återkallelse när regelbrotten visar att företaget inte uppfyller de krav som bör ställas på en aktör som bedriver yrkesmässig trafik.

Postadress	Besöksadress	Telefon	E-post	Hemsida
Box 714 101 33 Stockholm	Olof Palmes gata 31 111 22 Stockholm	010-480 30 00 (vxl)	registrator@transport.se	www.transport.se

Samtidigt är den föreslagna sanktionsavgiften om 10 000kr något låg. Argumentet för det låga belopp uppges vara att busscabotage inte har utretts och kartlagts i samma uträkning såsom godscabotage, av den svenska staten. Utifrån våra branschkunskaper vet vi däremot att problemet är utbrett. Brott mot busscabotage kan inte ske slumpmässigt eller oaktsamt utan kräver både uppsåt och planering. Därför menar vi att sanktionsavgiften bör vara minst 25 000kr. Bussföretagen ska inte kunna budgetera för låga sanktionsavgifter och på så vis fortsätta runda regelverket.

En effektiv reglering förutsätter också en väl fungerande kontroll- och tillsynsverksamhet. Polismyndigheten måste ges tillräckliga resurser för att kunna genomföra fler och mer frekventa kontroller, och samverkan mellan Polismyndigheten och Transportstyrelsen behöver stärkas för att säkerställa att överträdelser upptäcks och följs upp på ett effektivt sätt. Kontroller är avgörande för att regelverket ska få avsedd effekt, men också för att motverka arbetslivskriminalitet och skapa en sund och rättvis marknad. När tillsynen är effektiva minskar möjligheterna för oseriösa aktörer att skaffa sig konkurrensfördelar genom att frångå regelverket, samtidigt som seriösa företag ges bättre förutsättningar att konkurrera på lika villkor.

Stockholm den 24 september 2026

SVENSKA TRANSPORTARBETARFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Amne Alansari
Föredragande