

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Stockholm 2026-10-01

Ref Dnr LI2026/01057

Remissyttrande avseende promemorian Tydligare bestämmelser om busscabotage

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivar- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl bussresearrangörer som busstrafikföretag. Vi har omkring 230 medlemsföretag och är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss.

Förslaget i korthet

I promemorian föreslås en precisering av tillfällig cabotagetrafik enligt EU:s bussförordning till trafik som utförs under högst sju dagar i följd inom en sammanhängande period av 30 dagar, räknat från den dag fordonet kom till Sverige. Reglerna är i stora drag samma som Danmark och Finland infört. Vidare föreslås att transportföretag som bryter mot reglerna ska påföras sanktionsavgift i stället för som idag, böter.

Våra synpunkter

Sveriges Bussföretag välkomnar förändringarna som föreslås i promemorian. Från bussbranschen har vi under många observerat en ökad närvaro från bussföretag etablerade i andra medlemsstater som kört turist- och beställningstrafik med stöd i nuvarande EU-förordning. Det har funnits anledning att tro att dessa företag genom sin tolkning av regelverken utsatt svenska bussföretag för osund konkurrens.

Vår ståndpunkt är principiellt att regelverk som är gemensamma inom EU också ska utformas så att enskilda medlemsstater inte behöver införa egna regelverk i syfte att precisera de gemensamma. I just det här fallet så bedömer vi dock att möjligheterna för medlemsstaterna att enas om ett gemensamt, mer strikt regelverk är mycket små då det finns mycket liten samsyn i frågan. Sveriges Bussföretag samverkar mycket med våra systerorganisationer i Norden och har följt utvecklingen i Danmark sedan deras införande av nationella regler noga. Vi har även bevakat frågan i Norge sedan de valde att följa efter, där de dock valt en annan modell på regelverket.

Sveriges Bussföretag ställer oss positiva till att den modell för att implementera det preciserade regelverket som valts, med en begränsning till högst sju dagar i följd inom en sammanhängande period av 30 dagar. Vi anser att avvägningen som gjorts kring att de sju dagarna ska vara kopplade till en 30-dagarsperiod snarare än en kalendermånad är rimlig – den danska modellen



där det är knutet till en kalendermånad upplevs av företagen som svårt att förhålla sig till. Det är därtill rimligt att sjudagarsperioden påbörjas den dag när fordonet anländer till Sverige och, som vi tolkar förslagen i promemorian, att det inte är krav på att cabotagetrafiken måste genomföras i samband med, i realiteten efter, en internationell transport in i Sverige.

Principiellt är det positivt att regelverken är någorlunda harmoniserade mellan länderna. Vi vill dock påpeka att den här typen av regleringar påverkar den dagliga verksamheten för svenska bussföretag som bedriver beställningstrafik i gränsregioner. Främst har vi sett effekter av den danska regleringen i Öresundsregionen där det blivit mer komplicerat för de svenska företagen att kunna åta sig cabotageuppdrag i Danmark, även om de återvänder till Sverige på daglig basis. Det medför i förlängningen att trafiken delvis inte kan organiseras så effektivt som den skulle kunna göra i hur den kan fördelas mellan svenska och danska bussföretag. Nu kommer samma situation gälla omvänt gentemot de danska bussföretagen.

Sveriges Bussföretag har inga synpunkter på sanktionsväxlingen från böter till sanktionsavgift och ställer oss positiva till att åtgärder enligt klampningslagen därmed kan tillämpas. Dock anser vi att den föreslagna nivån på sanktionsavgiften är i underkant. Att faktiskt bryta mot cabotageregulverket borde rimligen ses som mer allvarligt än att exempelvis inte kunna uppvisa rätt dokument, men i nuvarande förslag föreslås samma sanktionsavgift att tas ut (10 000 kronor). En högre sanktionsavgift för otillåten busscabotage bör övervägas, särskilt om reglerna ska ha en avskräckande effekt.

Det som inte berörs i promemorian mer än marginellt är kontrollerna av efterlevnaden, som i Sverige utförs av Polismyndigheten. Erfarenheterna från Norge, där det flera år in med regelverket i princip inte skett en enda kontroll, är att en begränsning av regelverket blir verkningsslöst om det inte kontrolleras. De argument som framförts från myndigheterna i Norge är att man inte haft kompetens och resurser att genomföra kontroller även om regelverket blivit tydligare. Det har också gjort att den avskräckande effekt som det skärpta regelverket hade till en början drastiskt har avtagit. Med hänvisning till detta är det avgörande att en eventuell förändring av regelverket i Sverige åtföljs av att Polismyndigheten tillförs resurser för att kunna bygga den kompetens som behövs och genomföra kontroller av regelverket.

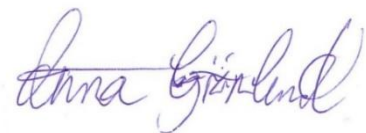
Förslaget saknar i nuläget bestämmelser om att visa upp andra färdblad än för innevarande resa. Ett krav på uppvisande av färdblad från transporter utförda under karensperioden är en förutsättning för kontroll av regelefterlevnaden. Här bör även den pågående diskussionen på EU-nivå avseende digitalisering av kontrolldokumentet beaktas.

Avslutningsvis så vill vi påpeka att även om det är mycket positivt att osund konkurrens uppmärksammas i bussbranschen, så blev vi ändå något förvånade när detta förslag skickades ut på remiss. När det kommer till utformning av dylika regelverk är det rimligt att inhämta synpunkter från berörd bransch och i det här fallet har ingen sådan inhämtning skett. Vi vill påminna om att vi alltid står till tjänst att bistå med underlag och beskrivningar från verkligheten.

För frågor kring vårt svar hänvisas till förbundets sakkunnige Oscar Sundås, 08-762 66 75, oscar.sundas@transportforetagen.se

Stockholm som ovan

Sveriges Bussföretag



Anna Grönlund, branschchef