

# Promemoria

## Otillåten cabotagettransport och beställaransvar

---

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag till en ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som innebär att det preciseras vad som avses med en cabotagettransport. Vidare föreslås en höjning av sanktionsavgiften vid överträdelse av reglerna om cabotagettransporter. Slutligen föreslås vissa justeringar av ansvaret för beställare av internationella vägtransporter och cabotagettransporter.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).....	3
2	Cabotagetransporter och beställaransvar.....	5
3	En precisering av begreppet en cabotagetransport av gods.....	5
4	Sanktionsavgiften höjs vid överträdelser av reglerna om cabotagetransporter .....	8
5	Bestämmelserna om ansvar för beställare av internationella vägtransporter och cabotagetransporter justeras .....	9
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	10
7	Konsekvenser.....	11

# 1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)<sup>1</sup>

*dels* att 6, 6 a och 7 b §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 5 b §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 5 b §

*Vid tillämpningen av artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009 avses med en cabotagetransport en transport av gods från avsändare till mottagare enligt transporthandlingar som beskriver köruppdraget.*

*En cabotagetransport får inte innefatta annat än*

*1. ett lastningsställe och ett lossningsställe,*

*2. flera lastningsställen och ett lossningsställe, om lossningen sker hos den slutliga godsmottagare som finns angiven på fraktsedeln, eller*

*3. ett lastningsställe och flera lossningsställen, om lastningen sker hos den ursprungliga godsavsändare som finns angiven på fraktsedeln.*

## 6 §<sup>2</sup>

Om internationell persontrafik som avses i denna förordning *har drivits* utan tillstånd eller om cabotagetrafik *har utförts* i strid med förordning (EG) nr 1073/2009, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013, döms den som

Om internationell persontrafik som avses i denna förordning *bedrivs* utan tillstånd eller om cabotagetrafik *utförs* i strid med förordning (EG) nr 1073/2009, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013, döms den som

<sup>1</sup> Senaste lydelse av förordningens rubrik 2009:1365.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2018:622.

yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter, om han eller hon

1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren för att utföra cabotage-trafiken inte var uppfyllda, eller

2. beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras.

#### 6 a §<sup>3</sup>

Om internationell godstrafik som avses i denna förordning *har drivits* utan tillstånd eller om en transport *har utförts* i strid med artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter, om han eller hon

1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren i artikel 8 i nämnda EU-förordning inte var uppfyllda, eller

2. beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras.

#### 7 b §<sup>4</sup>

Sanktionsavgift enligt 5 a § ska påföras med ett belopp om 40 000 kronor.

Sanktionsavgift enligt 5 a § ska påföras med ett belopp om 60 000 kronor.

---

1. Denna förordning träder i kraft den 15 oktober 2021.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelser som ägt rum före ikraftträdandet.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2018:622.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2014:1439.

## 2 Cabotagetransporter och beställaransvar

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (i det följande godsförordningen) reglerar under vilka förutsättningar ett företag etablerat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet får utföra internationella godstransporter och cabotagetransporter av gods. En cabotagetransport är en tillfällig inrikestransport i en medlemsstat annan än den där företaget är etablerat. När det gäller persontransporter med buss finns bestämmelser om internationella transporter och cabotagetrafik i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (i det följande bussförordningen).

I förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns bestämmelser som kompletterar gods- och bussförordningarna bl.a. i fråga om ansvar för den som överträder bestämmelserna i nämnda EU-förordningar och om ansvar för beställare av internationella transporter och cabotagetransporter.

## 3 En precisering av begreppet en cabotagetransport av gods

**Promemorians förslag:** Med en cabotagetransport ska avses en transport av gods från avsändare till mottagare enligt transporthandlingar som beskriver köruppdraget.

En cabotagetransport ska få innefatta antingen flera lastningsställen och ett lossningsställe eller ett lastningsställe och flera lossningsställen.

Om cabotagetransporten innefattar flera lastningsställen och ett lossningsställe, ska mottagaren vara den slutliga godsmottagare som finns angiven på fraktsedeln.

Om cabotagetransporten innefattar flera lossningsställen och ett lastningsställe, ska avsändaren vara den ursprungliga godsavsändare som finns angiven på fraktsedeln.

### Skälen för förslaget

#### *Allmänt om cabotagetransporter av gods*

Enligt artikel 8 i godsförordningen ska varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskaps-tillstånd och vars förare, om han eller hon är medborgare i tredjeland, innehar ett förartillstånd ha rätt att utföra cabotagetransporter i enlighet med de villkor som fastställs i förordningen. Cabotagetransporter utförs i en värdmedlemsstat, dvs. en medlemsstat annan än den där transportföretaget är etablerat. Ett transportföretag som utfört en internationell

godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till värdmedlemsstaten har, så snart godset levererats, rätt att med samma fordon, eller om det är fråga om fordonståg, med dess motorfordon, utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstatens territorium ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum. Inom tidsgränsen på sju dagar får transportföretaget utföra några av eller alla de cabotagetransporter som tillåts i vilken medlemsstat som helst under förutsättning att dessa begränsas till en cabotagetransport per medlemsstat inom tre dagar efter den olastade inresan till den medlemsstatens territorium.

Enligt 5 a § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) ska en sanktionsavgift påföras det transportföretag som innehar ett gemenskapstillstånd och som utför godstransporter i strid med artikel 8 i godsförordningen.

#### *Det bör preciseras vad som avses med en cabotagetransport*

Med cabotagetransport avses yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat i enlighet med godsförordningen (artikel 2.6). Som beskrivs ovan framgår i förordningen de villkor som ska vara uppfyllda för att sådana transporter ska få utföras (artikel 8). Hur begreppet cabotagetransport ska förstås är inte närmare angivet i godsförordningen, vilket har lett till olika tolkningar, särskilt i fråga om hur många lastningsställen eller lossningsställen en sådan transport kan inbegripa.

EU-domstolen har i mål C-541/16 prövat om Danmark, genom att anta föreskrifter i fråga om hur reglerna om cabotagetransporter i godsförordningen ska tillämpas, underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt godsförordningen. I domen konstaterar domstolen att bestämmelserna i godsförordningen är oklara med avseende på begreppet cabotagetransport och att medlemsstaterna därför bör tillerkännas ett utrymme för skönsmässig bedömning för att anta nationella tillämpningsföreskrifter. Domstolen konstaterade vidare att de danska riktlinjerna innebär att en cabotagetransport kan omfatta flera lastningsställen och ett lossningsställe eller flera lossningsställen och ett lastningsställe och att det enligt riktlinjerna endast är transporter som består av flera lastningsställen och flera lossningsställen som är förbjudna. Mot den bakgrunden ansåg domstolen att de danska riktlinjerna om cabotagetransporter är förenliga med proportionalitetsprincipen.

I förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns bestämmelser om att sanktionsavgift ska påföras det transportföretag som utför transporter i strid med villkoren för cabotagetransporter i EU-regelverket och om ansvar för beställare av sådana transporter. Förordningen innehåller dock inte några regler som närmare preciserar vad som är en cabotagetransport. Transportstyrelsen, som handlägger ärenden om sanktionsavgift, har utarbetat en vägledning vid tillämpning av regleringen om cabotagetransporter. Vägledningen, som gällde mellan den 1 oktober 2018 och 3 juni 2021, angav bl.a. att en cabotagetransport är en transport av gods från avsändare till mottagare som framgår av frakthandlingen och att en

cabotagetransport antingen kan innefatta flera lastningsställen och ett lossningsställe eller ett lastningsställe och flera lossningsställen.

Hovrätten över Skåne och Blekinge har i en dom (B 3209-20), den 5 maj 2021, ogillat en talan om företagsbot i ett mål om ansvar för en beställare av godstransporter som påstods ha utförts i strid med villkoren för cabotagetransporter. I målet prövades bl.a. frågan om huruvida de aktuella transporterna hade utförts i enlighet med villkoren för cabotagetransporter i godsförordningen. Domstolen anförde att Transportstyrelsens vägledning inte har status av tillämpningsföreskrifter och att artikel 8.2 i godsförordningen inte är tillräckligt tydlig för att en domstol, i tillämpningen av förordningen, ska kunna tolka artikeln på det sättet att det anges en bortre gräns för hur många lossningsställen som kan accepteras inom ramen för en enstaka cabotagetransport. Domen fick laga kraft den 3 juni 2021. Transportstyrelsen har därefter utfärdat en ny vägledning.

Vad som ska utgöra en cabotagetransport är väsentligt för att kunna påföra ansvar vid överträdelser av regelverket. Nationella tillämpningsföreskrifter behöver därför införas i fråga om vad som utgör en sådan transport. Cabotagetransporter ska enligt godsförordningen vara av tillfällig karaktär. För att syftet med godsförordningen ska uppnås i det avseendet krävs att antalet lastnings- respektive lossningsställen som är tillåtna inom ramen för en cabotagetransport preciseras. Den definition av begreppet cabotagetransport som användes i den vägledning som Transportstyrelsen tidigare utfärdat anger att en cabotagetransport antingen kan innefatta flera lastningsställen och ett lossningsställe eller ett lastningsställe och flera lossningsställen. Det är lämpligt att en bestämmelse om vad som ska utgöra en cabotagetransport har detta som utgångspunkt. Av de transporthandlingar som beskriver köruppdraget ska bl.a. platsen för lastning respektive lossning framgå (jfr vad som anges om det bevismaterial som enligt artikel 8.3 i godsförordningen ska kunna uppvisas). I likhet med vad som angavs i Transportstyrelsens vägledning bör det även preciseras att när det är fråga om ett lastningsställe och flera lossningsställen ska lastningen ske hos den ursprungliga godsavsändare som finns angiven på fraktsedeln, men i fall då det är fråga om flera lastningsställen och ett lossningsställe, ska lossningen ske hos den slutliga godsmottagare som finns angiven på fraktsedeln. Fraktsedeln är i detta fall den handling som följer med godset. Fraktsedeln kan i vissa fall innehålla alla de uppgifter avseende varje transport som ska kunna uppvisas för att styrka transportens överensstämmelse med regelverket. Om detta inte är fallet ska övriga nödvändiga uppgifter om cabotagetransporten framgå av andra handlingar för den aktuella transporten.

Den föreslagna regleringen är avsedd att säkerställa att den gräns om tre cabotagetransporter som föreskrivs i godsförordningen iakttas (artikel 8.2). I fråga om antalet lastnings- och lossningsställen är det enbart transporter som består av såväl flera lastningsställen som flera lossningsställen som föreslås utgöra fler än en cabotagetransport. Förslaget går alltså inte så långt som att föreskriva att en cabotagetransport kan omfatta endast ett lastningsställe och ett lossningsställe.

Om det skulle vara tillåtet att ett transportföretag lastar godstransporter från flera avsändare eller uppdragsgivare vid ett lastningsställe – t.ex. en terminal – som körs till flera lossningsställen, skulle det innebära att transportföretaget i princip ändå kan utföra ett obegränsat antal transporter

under sju dagar. Motsvarande skulle vara fallet vid flera lastningsställen och ett lossningsställe. Detta kan inte anses vara i linje med att cabotage-transporter ska vara av tillfällig karaktär. Även förslaget om att lastning respektive lossning ska ske hos den ursprungliga godsavsändaren respektive den slutliga godsmottagaren när det är fråga om flera lastningar eller lossningar är därmed lämpat att nå de mål som eftersträvas med godsförordningen när det gäller cabotage-transporter. Förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt med detta mål. Något hinder mot att införa den nu föreslagna preciseringen av vad som är en cabotage-transport enligt godsförordningen finns därför inte.

I EU:s bussförordning finns bestämmelser om cabotage-trafik i fråga om persontransporter. Dessa bestämmelser har en annan utformning än de som gäller för cabotage-transporter enligt godsförordningen. Något behov av att i nuläget precisera vad som avses med cabotage-trafik enligt bussförordningen har inte framkommit.

## 4 Sanktionsavgiften höjs vid överträdelser av reglerna om cabotage-transporter

**Promemorians förslag:** Det transportföretag som utför en cabotage-transport i strid med villkoren i godsförordningen ska påföras en sanktionsavgift om 60 000 kronor.

**Skälen för förslaget:** Den 1 januari 2015 trädde nya regler i kraft i fråga om ansvar vid överträdelser av bestämmelserna om cabotage-transporter avseende gods på väg. De nya reglerna innebar att böter inte längre skulle utdömas vid sådana överträdelser utan att en sanktionsavgift i stället skulle påföras det transportföretag som inte följt regelverket. Samtidigt infördes bestämmelser om att förskott för avgiften ska betalas vid en vägkontroll. Huvudsyftet med förändringen var att öka regelefterlevnaden hos yrkestrafiken på väg och på så sätt uppnå en mer rättvis och effektiv konkurrens inom godstransportbranschen. I propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotage-transport på väg (prop. 2013/14:234) anger regeringen att ett tungt vägande skäl för en övergång till sanktionsavgift i stället för böter är att sanktionsavgift bedöms vara ett effektivt styrmedel mot överträdelser som begås i näringsverksamhet, bl.a. mot bakgrund av att avgiften kan sättas till en sådan nivå att den blir vinsteliminierande. Regeringen uttalar vidare att överträdelser av bestämmelserna om cabotage-transporter riskerar att påverka den inre marknaden negativt och att avgiften därför bör sättas tillräckligt högt för att ha en avskräckande effekt (s. 13 f.).

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i godsförordningen och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs (artikel 16). Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. När ändringarna i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) i fråga om sanktionsavgifter för



överträdelse av cabotagereglerna infördes bestämdes avgiften till 40 000 kronor. Beloppet bedömdes vara tillräckligt högt för att vara avskräckande, samtidigt som proportionalitetsprincipen iaktogs. Avgiften har legat på samma nivå sedan dess samtidigt som överträdelse av bestämmelserna alltså synes vara vanligt förekommande. Antalet ärenden som Polismyndigheten redovisat till Transportstyrelsen har ökat från 61 till 272 mellan åren 2016 och 2020. Det kan därför antas att avgiften inte satts tillräckligt högt för att vara avskräckande.

I detta avseende kan en jämförelse göras med några andra länder. I Nederländerna uppgår avgiften vid överträdelse av cabotagereglerna till 4 400 euro, vilket motsvarar ca 45 000 kronor. Ytterligare avgift kan påföras om förartillstånd saknas. Danmark har en differentierad avgift om 5 000–35 000 danska kronor (ca 7 000–48 000 kronor) beroende på allvarlighetsgraden av överträdelsen. Om flera överträdelse upptäcks vid kontrollen, kan dock avgifterna läggas samman. I Norge är överträdelse av cabotagereglerna alltså straffbelagda, men ett förslag om att i stället kunna påföra sanktionsavgift är ute på remiss. Avgiften föreslås uppgå till 50 000 norska kronor (ca 50 000 kronor).

Mot bakgrund av att den nuvarande avgiftsnivån bedöms vara för låg för att vara tillräckligt avskräckande föreslås att beloppet för sanktionsavgiften höjs till 60 000 kronor. Den föreslagna avgiften bedöms vara vinsteliminierande, vilket väntas leda till att incitamenten för att följa regelverket ökar. I fråga om proportionalitet kan det konstateras att den föreslagna avgiften är något högre än i ovan angivna länder. Avgiften bedöms dock inte bli oproportionerligt hög. Det finns dessutom möjlighet för Transportstyrelsen att helt eller delvis sätta ner förskottet eller avgiften (7 e § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet [EES]). Kravet på att en sanktion ska vara proportionerlig får därmed anses uppfyllt.

## 5 Bestämmelserna om ansvar för beställare av internationella vägtransporter och cabotagettransporter justeras

**Promemorians förslag:** Om internationell gods- eller persontrafik inom EES bedrivs utan tillstånd eller om en inrikes transport utförs i strid med villkoren för sådan trafik i EU:s gods- eller bussförordningar, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter, om han eller hon

– vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren i nämnda EU-förordningar inte var uppfyllda, eller

– beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras.

**Skälen för förslaget:** Ansvar för beställare av transporter som regleras i EU:s regelverk om tillträde till den internationella marknaden för gods- respektive persontransporter med buss har funnits i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) sedan den infördes. En beställare kan enligt bestämmelserna hållas straffrättsligt ansvarig under vissa förutsättningar, om trafik har bedrivits utan tillstånd eller om en transport har utförts i strid med de villkor som anges i EU-regelverken.

I den ovan nämnda hovrättsdomen konstaterade domstolen att den aktuella bestämmelsen om beställares ansvar förutsätter att en transport ”har utförts” i strid med artikel 8 i godsförordningen. Enligt domstolen framgår det av straffbestämmelsen att fullbordanstidpunkten för beställarens brott därför är när transporten har utförts och att bestämmelsen inte kan tolkas så att även pågående transporter avses. Mot bakgrund av att den transport som var aktuell i målet inte hade nått sin slutdestination och att lasten inte hade lossats när vägkontrollen utfördes ogillade domstolen talan redan på den grunden att någon transport inte hade utförts.

Som noteras av hovrätten inträder ansvar för det transportföretag som utför transporten redan när en pågående transport äger rum i strid med villkoren i godsförordningen. Någon skillnad i fråga om när ansvar ska inträda för beställaren, när det gäller utförandet av den aktuella transporten, är inte avsedd. För att undvika sådana tolkningar bör den aktuella straffbestämmelsen för beställare justeras så att det står klart att en beställare kan hållas ansvarig även i de fall en pågående transport utförs i strid med EU-regelverket.

En beställare kan även hållas ansvarig om trafik har bedrivits utan tillstånd. I detta fall torde det inte vara oklart vid vilken tidpunkt brottet är fullbordat. Har ett transportföretag påbörjat sådan trafik som avses i bestämmelsen, får brottet nämligen redan anses vara fullbordat. Straffbestämmelsen bör dock ändras redaktionellt.

Samma ändringar som nu föreslås i bestämmelsen om ansvar för beställare av godstransporter bör göras även i motsvarande bestämmelse för beställare av persontransporter.

## 6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Promemorians förslag:** Förordningsändringarna ska träda i kraft den 15 oktober 2021.

Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för överträdelser som har ägt rum före ikraftträdandet.

**Skälen för förslaget:** För att säkerställa att reglerna om cabotage-transporter av gods följs är det angeläget att de föreslagna bestämmelserna träder i kraft så snart som möjligt. Ändringarna bör därför träda i kraft den 15 oktober 2021. Äldre föreskrifter bör dock fortfarande gälla för överträdelser som har ägt rum dessförinnan.

## 7 Konsekvenser

**Promemorians bedömning:** Ett tydligare regelverk bedöms leda till en enklare och mer rättssäker tillämpning av ansvarsbestämmelserna. Detta kan leda till en mer rättvis konkurrens. Förslagen bedöms i övrigt inte leda till några betydande konsekvenser.

### Skälen för bedömningen

#### *Problembeskrivning och syfte med förslaget*

Den tolkning av ansvarsbestämmelserna i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som hovrätten gör i den ovan nämnda domen innebär att regleringen inte uppnår sitt syfte, nämligen att inrikes transporter utförda av utlands-etablerade transportföretag ska vara av tillfällig karaktär och att beställare av sådana transporter ska kunna hållas ansvariga när transporter utförs i strid med regelverket. Syftet med förslaget är att tydliggöra regelverket för både transportföretag och beställare, vilket bidrar till ordning och reda såväl vid beställningen av transporten som när den utförs.

Vidare bedöms den sanktionsavgift som påförs det transportföretag som innehar ett gemenskapstillstånd och som utför godstransporter i strid med artikel 8 i godsförordningen vara för låg för att få tillräcklig avskräckande effekt.

#### *Alternativa lösningar*

Den definition av en cabotagetransport som föreslås följer den vägledning som Transportstyrelsen tidigare utfärdat i fråga om otillåten cabotagetransport. Definitionen innebär att en cabotagetransport kan innefatta flera lastningsställen med ett lossningsställe, om lossningen sker hos den slutliga godsmottagaren, eller ett lastningsställe med flera lossningsställen, om lastningen sker hos den ursprungliga godsavsändaren. En alternativ reglering skulle kunna vara att tillåta att en cabotagetransport kan bestå av flera lastningar och flera lossningar. Om antalet lastningsställen och lossningsställen inte begränsas, kan emellertid ett utlandsetablerat transportföretag utföra ett stort antal transporter och betrakta dem som en enda cabotagetransport. En sådan ordning skulle därmed möjliggöra att den begränsning om tre cabotagetransporter som föreskrivs i godsförordningen kan kringgås. Att tillåta flera lastningsställen och lossningsställen innebär att den nu nämnda begränsning som finns i godsförordningen tappar sin betydelse och syftet med lagstiftningen förfelas.

Alternativet till att ändra bestämmelsen om beställares ansvar är att behålla dagens lydelse. Den nuvarande lydelsen kan dock tolkas så att en beställare kan dömas till ansvar enbart när en transport är utförd. Det framstår som otillfredsställande, eftersom den beställda transporten är otillåten redan när den påbörjats. I flertalet fall är det också när transporten utförs som Polismyndigheten vid en vägkontroll konstaterar att det rör sig om en otillåten cabotagetransport eller cabotagetransport.

Alternativet till en höjning av sanktionsavgiften för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport är att behålla dagens avgift om 40 000 kronor.

#### *Konsekvenser för företag*

De bestämmelser som föreslås ändras riktar sig dels mot utlandsetablerade transportföretag, dels mot företag som yrkesmässigt beställer transporter på väg. Förslagen berör alltså ett stort antal företag, i alla branscher och av alla storlekar. På godstransportområdet är det typiskt sett varuägare och speditörer som berörs, men även de transportföretag som anlitar underentreprenörer för att utföra trafiken påverkas. Under 2016 utfördes 2,5 miljoner godstransporter av utländska ekipage i Sverige, enligt Trafikanalys rapport Utländska lastbilstransporter i Sverige 2015–2016. Av dessa utgjorde 820 945 transporter körningar med både start- och slutpunkt i Sverige, varav nästan hälften utgjordes av körningar med last (dvs. utgjorde inrikestransporter).

Eftersom den föreslagna definitionen av en cabotagetransport följer den som tillämpats av Transportstyrelsen och Polismyndigheten vid kontroller av cabotagetransporter, bedöms förslaget inte föranleda några större konsekvenser för utlandsetablerade transportföretag, varuägare eller speditörer.

Den sanktionsväxling som infördes den 1 januari 2015 bedöms ha fått en positiv effekt. Bland annat har det inneburit ett mer effektivt sätt att rapportera cabotagetransporter som inte följer artikel 8 i gods-förordningen. Ärenden avseende olaga cabotage har ökat med flera hundra procent. Genom att höja sanktionsavgiften för överträdelser av bestämmelserna om cabotagetransport bedöms fler åkerier än i dag avskräckas från att överhuvudtaget begå en sådan överträdelse. I stället för att transporter utförs av företag som utför olagliga cabotagetransporter kan dessa transporter utföras av företag som följer reglerna. Inte sällan bedöms det vara åkerier som är registrerade i Sverige.

Förslagen som rör beställares ansvar är avsedda att förtydliga att en transport inte måste ha slutförts för att straffansvar ska kunna påföras. Förslaget, som alltså utgör en korrigerande, är avsett att uppnå syftet med regleringen om beställares ansvar. Den skyldighet som åligger beställaren i övrigt, t.ex. i fråga om undersökningsplikt, påverkas inte.

Svenska transportföretag bedöms påverkas på så sätt att ett tydligare regelverk medför en rättvisare konkurrenssituation.

#### *Konsekvenser för staten*

Förslagen bedöms inte leda till några konsekvenser av betydelse för de myndigheter som utför kontroller av cabotagetransporter och handlägger ärenden om sanktionsavgifter vid otillåtna cabotagetransporter (Polismyndigheten, Tullverket och Transportstyrelsen samt de allmänna förvaltningsdomstolarna) eller för rättsväsendet när det gäller beställares ansvar (Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna). Ett tydligare regelverk bedöms emellertid förenkla för myndigheterna att tillämpa berörda bestämmelser.

En höjning av sanktionsavgiften för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport bedöms medföra ökade intäkter till staten. Med

utgångspunkt i 272 ärenden, vilket är det antal ärenden som Polismyndigheten hanterade 2020, ökar statens intäkter för sanktionsavgiften med 5,4 miljoner kronor per år vid en ökning av avgiften med 20 000 kronor. På senare år har ökningen av antalet ärenden om överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport ökat kraftigt. Regeringen genomförde en satsning 2017–2020, då sammantaget 100 miljoner kronor avsattes för en särskild satsning på kontroller av regelverket för cabotage-transporter. Effekterna av denna satsning på bland annat utbildning av Polismyndighetens personal bedöms medföra att antalet överträdelser som upptäcks vid kontroller av den utlandsregistrerade lastbilstrafiken kommer att öka ytterligare. Detta gör att ökningen av intäkter till staten bedöms bli större än 5,4 miljoner kronor per år.

#### *Övriga konsekvenser*

De föreslagna bestämmelserna ska tillämpas på samma sätt när det gäller män respektive kvinnor. Eftersom vägtransportbranschen, såväl vad gäller förare som andra funktioner, i hög utsträckning domineras av män, kommer reglerna sannolikt i praktiken att påverka fler män än kvinnor. Förslagen väntas inte medföra några konsekvenser av betydelse för miljön.