



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Infrastruktur- och bostadsministern

Till riksdagen

Svar på fråga 2024/25:147 av Kadir Kasirga (S)
Åtgärder för att skydda svensk yrkestrafik efter EU-domstolens beslut

Kadir Kasirga har frågat mig vad jag avser att vidta för åtgärder för att skydda den svenska yrkestrafiken från försämringar som EU-domstolens beslut att slopa kravet på att EU-lastbilar ska återvända till sitt hemland var åttonde vecka kan leda till.

Jag beklagar att mobilitetspaketet i sin helhet som Sverige stod bakom delvis rivs upp. EU-domstolen landade efter en rättslig prövning i att kravet på att ett fordon måste återvända till ett driftcentrum i etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka ska ogiltigförklaras på grund av brister i lagstiftningsförfarandet. EU-domstolen tar alltså inte ställning till frågan om det går att införa ett sådant krav.

Sverige intervenerade i processen vid domstolen och deltog i de muntliga förhandlingarna i syfte att försvara regelverkets giltighet. Det är därför glädjande att EU-domstolen förkastade övriga yrkanden om ogiltigförklaring, t.ex. av reglerna om kör-

och vilotider, om karensperioden vid cabotagetransporter och om kombinerade transporter. Även skyldigheten för ett transportföretag att organisera sin verksamhet så att en förare har möjlighet att återvända hem minst var fjärde vecka kvarstår.

Det är viktigt att stärka konkurrensen för den svenska yrkestrafiken. Regeringen har i brevkorrespondens med EU-kommissionen försvarat de svenska vägkontrollerna av om föraren tagit den normala veckovilan i fordonet. Som framgår av den faktapromemoria om ändringar i direktivet om kombinerad transport som regeringen lämnat till riksdagen är en viktig svensk ståndpunkt i den pågående förhandlingen av det direktivet att ett land som upplever problem i form av snedvridning av konkurrens och brister i regelefterlevnaden fortsatt ska kunna använda cabotagebestämmelserna även för vägdelen av en kombinerad transport.

Tidigare i höstas lämnade regeringen propositionen En effektivare och mer rättssäker klampning (prop. 2024/25:14) till riksdagen med förslag på att klampning på riktigt införs, dvs. att tidsgränsen tas bort för hur länge ett fordon kan vara fastlåst när det förbjudits att fortsätta färden. Klampningen ska bestå till dess att ett förskott för sanktionsavgiften har betalats eller när det annars saknas skäl att upprätthålla förbudet. För att komma till rätta med oseriösa och kriminella aktörer inom transportbranschen krävs effektiva kontroller längs vägarna. En förutsättning för det är att poliser och bilinspektörer har tillgång

till kontrollplatser som är adekvat utrustade och har en god geografisk spridning. Ansvar för kontrollplatserna är i vissa delar otydligt fördelat mellan myndigheterna, vilket påverkar kontrollverksamheten negativt. Polismyndigheten och Trafikverket fick därför tidigare i höstas ett uppdrag om att ta fram ett förslag på tydligare ansvarsfördelning för kontrollplatserna. Regeringen har även gett Delegationen mot arbetslivskriminalitet i uppdrag att bl.a. analysera specifika arbetslivskriminella upplägg i näringsgrenen transport och föreslå effektiva åtgärder för att motverka arbetslivskriminaliteten (dir. 2024:26)

På EU-nivå kommer jag och regeringen att arbeta för att konkurrensen på lika villkor för vägtransportföretag ska gälla.

Stockholm den 14 oktober 2024

Andreas Carlson