



## Näringsdepartementet

**Yttrande över remissen "Europeiska kommissionens förslag inom ramen för sitt mobilitetspaket"**

Jag kan inledningsvis konstatera att förslagen bygger på Refit-programmet vilket syftar till förenklingar av regelverken samt att reglerna ska tillämpas mer enhetligt. Detta är mycket välkommet. Dock föranleder förslagen om ändringar av förordningarna (EG) 561/2006 och (EG) 1072/2009 mig att ha vissa synpunkter.

Genom de föreslagna ändringarna i förordning (EG) 561/2006 ska förare bl.a. förhindras ha sin vila i fordonet i alltför stor omfattning. Jag är positiv till förslaget men kan se problem med hur detta ska övervakas och eventuellt lagföras.

När det gäller förslaget till förändringar av (EG) 1072/2009 kan först konstateras att det finns fördelar i förhållande till nuvarande regler eftersom efterlevnaden av regelverket blir lättare att kontrollera. Dock skulle ett genomförande av förslaget innebära att cabotagetransporter i princip kommer att släppas fria i stora delar av Europa. Problem skulle främst kunna uppstå i samband med korta transporter. Om exempelvis en utländsk transportör genomför ett stort antal cabotagetransporter mellan Helsingborg och Malmö, kanske flera transporter per dag, under fem dagar för att sedan avsluta med en transport till Ørestad i Danmark kan samma fordon inom en timme återvända in i Sverige med en annan transport och fortsätta köra ett obegränsat antal korta eller långa cabotagetransporter under fem ytterligare dagar. I vissa delar av Sverige, som inte gränsar till andra länder, kan det föreslagna regelverket fortsatt begränsa cabotagetransporterna men i andra delar, som i Skåne, kommer trafiken i stort sett släppas fri. Detta borde vara än mer markant i exempelvis Benelux-länderna där avstånden mellan flera olika gränspassager är än kortare. Förslaget skulle alltså kunna leda till olikheter i marknadsstrukturer beroende på olikheter i de geografiska förutsättningarna. En karenstid under vilken cabotagetransporter inte får utföras efter den tillåtna tiden, gärna i kombination med ett krav på att fordonet ska återgå till registreringslandet, skulle upprätthålla begränsningarna av cabotagetransporterna och även utjämna de geografiska skillnaderna.

Jag noterar också att det i förändringsförslaget finns en beställansvarsbestämmelse. Förslaget föreskriver ansvar då exv. en cabotagetransport medvetet upphandlats i strid med regelverket vilket borde innebära ett krav på

uppsåt. Det subjektiva rekvisitet i beställansvarsbestämmelsen i den svenska förordningen 1998:786 är mer långtgående då det har inslag av oaktsamhet.

I övrigt föranleder inte remissen mig att ha några synpunkter utifrån de intressen jag har att bevaka för Åklagarmyndighetens räkning.

---

Detta yttrande har beslutats av överåklagaren Mats Svensson. I beredningen har deltagit kammaråklagaren Johan Bülow, föredragande.



Mats Svensson



Johan Bülow