

# Lagrådsremiss

## Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 19 februari 2015

*Anna Johansson*

*Jonas Ragell*  
(Näringsdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag om komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Kompletteringen innebär att åtgärder som kan vidtas enligt den lagen ska kunna beslutas för att säkerställa efterlevnaden av ett sådant polismans beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som har meddelats när ett förskott för sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotage-transporter på väg inte har betalats omedelbart i samband med kontrollen. De åtgärder som enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan komma i fråga är att en polisman eller tulltjänsteman omhändertar fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. Kan det av särskilda skäl antas att ett omhändertagande inte är tillräckligt för att säkerställa att beslutet följs, får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet eller fordonståget förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning). En åtgärd ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2015.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	5
4	Utgångspunkter .....	5
4.1	Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd .....	5
4.2	Regler om cabotagetransporter på väg .....	6
5	Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd .....	8
5.1	Möjligheter att vidta åtgärder för att säkra verkställighet av sanktionsavgift för överträdelser av cabotagebestämmelserna .....	8
5.2	Ikraftträdande .....	12
6	Konsekvenser .....	12
6.1	Konsekvenser för företag .....	13
6.2	Konsekvenser för statliga myndigheter .....	13
7	Författningskommentar .....	14
Bilaga 1	Promemorians lagförslag .....	15
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna .....	16

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS*

*Föreslagen lydelse*

### 7 §

Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett beslut att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden har meddelats enligt

1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,

2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, *eller*

3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,

3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., *eller*

4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2015.

### 3 Ärendet och dess beredning

Under hösten 2014 utarbetades inom Näringsdepartementet promemorian Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementets ärende N2014/5103/MRT.

### 4 Utgångspunkter

#### 4.1 Lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Den 1 mars 2015 träder lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd i kraft. Lagen anger vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa efterlevnaden av ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. För att säkerställa sådana beslut ska det finnas en möjlighet för en polisman eller tulltjänsteman att omhänderta fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. För att söka efter sådan egendom får en polisman eller tulltjänsteman kroppsvisitera fordonets förare och genomsöka fordonet eller fordonståget. Om det finns synnerliga skäl ska även fordonets passagerare få kroppsvisiteras. Om det av särskilda skäl kan antas att ett omhändertagande av egendom inte är tillräckligt för att säkerställa att förbudet mot fortsatt färd följs får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning).

Regleringen infördes eftersom det saknades regler om vilka konkreta åtgärder som får vidtas när en polisman eller tulltjänsteman har förbjudit ett fordons fortsatta färd. En polisman eller tulltjänstemans hindrande av fortsatt färd eller ett beslut av en polisman att ett fordon inte får fortsätta färden förekommer enligt en rad olika författningar och för att tillgodose olika ändamål. Hur färden faktiskt ska hindras eller vilka åtgärder som får vidtas fanns inte reglerat i någon författning. Genom lagen ges möjligheter att vidta effektivare åtgärder för att förhindra att ett fordon fortsätter färden, när ett förbud har meddelats. Syftet med lagen är att öka regelefterlevnaden och säkerställa att konkurrens på vägtransportområdet sker på lika villkor.

Åtgärder enligt lagen får vidtas på ett antal olika grunder. Beslut om åtgärder får fattas bl.a. i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgifter på yrkestrafikområden. Enligt lagens nuvarande utformning kan åtgärder vidtas när ett förbud mot fortsatt färd beslutats enligt lagen (1972:435) om överlastavgift eller när sådana förbud meddelats i anslutning till beslut om sanktionsavgifter vid överträdelser av kör- och vilotidsregleringen. I förarbetena till lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd anges att regeringen avser att återkomma om möjligheten att vidta

åtgärder enligt lagen även för att säkra att förskott av sanktionsavgift för överträdelse av de s.k. cabotagebestämmelserna betalas (prop. 2013/14:256 s. 43).

## 4.2 Regler om cabotagetransporter på väg

### **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 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 (den s.k. godsförordningen) finns gällande regelverk för tillträde till marknaden vid internationella godstransporter på väg inom gemenskapens territorium och fastställande av villkor för hur transportföretag får tillhandahålla transporttjänster i en annan medlemsstat än den där de är etablerade. Syftet med reglerna är att den inre marknaden för godstransporter ska fungera väl och bidra till en rättvis och effektiv konkurrens inom godstransportbranschen. Som huvudregel för utförande av internationella godstransporter på väg gäller att ett så kallat gemenskapstillstånd krävs. Varje transportföretag som utför yrkesmässig trafik och har ett sådant gemenskapstillstånd ska ha rätt att utföra cabotagetransporter.

Reglerna om cabotagetransporter, dvs. när ett transportföretag tillhandahåller tjänster i en medlemsstat där det inte är etablerat, finns i artikel 8 i godsförordningen. Utländska transportföretag som utför en internationell transport har rätt att i ett annat land än etableringsmedlemsstaten utföra upp till tre inrikes transporter inom en sju dagarsperiod efter det att den internationella transporten har utförts. Vidare framgår att transportföretaget kan välja att i stället utföra några eller alla cabotagetransporter som tillåts i vilken medlemsstat som helst som passerar efter det att den internationella transporten avslutats. Detta får ske under förutsättning att cabotagetransporten begränsas till en per medlemsstat inom tre dagar efter det att det olastade transportfordonet förts in i medlemsstatens territorium. Reglerna innebär således att sådana transporter ska vara av tillfällig karaktär. En grundförutsättning är att det har gjorts en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en annan medlemsstat. Bestämmelserna är utformade på så sätt att transporterna anses förenliga med förordningen endast om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på den internationella transporten och på varje påföljande cabotagetransport. Av artikel 8.3 följer att bevismaterialet ska innehålla följande uppgifter avseende varje transport:

- a) Avsändarens namn, adress och namnteckning.
- b) Transportföretagets namn, adress och namnteckning.
- c) Mottagarens namn, adress och namnteckning, samt datum då godset levererades.

d) Ort och datum för övertagande av godset samt angiven leveransort.

e) Gångse beskrivning av godsets art och av den förpackningsmetod som använts, samt, när det gäller farligt gods, allmänt vedertagen beskrivning samt uppgift om antalet förpackningar och om särskild märkning och nummeruppgifter på förpackningarna.

f) Godsets bruttovikt eller annan uppgift om mängden.

g) Motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer.

Om transportföretaget inte kan visa att transporten sker i enlighet med förordningens villkor, ska transporten anses utgöra en överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport.

Enligt artikel 16 i godsförordningen ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i förordningen och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs.

## **Förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Vissa förhållanden i anslutning till godsförordningen regleras i nationell rätt genom förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Av denna förordning framgår bl.a. sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i godsförordningen.

Den 26 november 2014 fattade riksdagen beslut om propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg (prop. 2013/14:234, bet. 2014/15:TU2, rskr. 2014/15:24) och antog den i propositionen föreslagna ändringen i yrkestrafiklagen (2012:210). Genom ändringen bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg enligt godsförordningen.

Regeringen beslutade den 4 december 2014 om ändringar i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Ändringarna innebär bl.a. att sanktionsavgift ska påföras ett transportföretag som utför cabotagetransporter i strid med godsförordningen. Sanktionsavgift ska påföras med ett belopp om 40 000 kronor. Om ett transportföretag ska påföras sanktionsavgift ska en polisman vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften. Om förskottet inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Ett sådant beslut gäller tills förskottet betalats eller, om sanktionsavgift påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats. En polismans beslut om förskott för sanktionsavgiften eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå. Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ner det förskott som har bestämts för avgiften och, om det finns synnerliga skäl, upphäva förbudsbeslutet. Reglerna trädde i kraft den 1 januari 2015. Från och med den 1 mars 2015 får även en bilinspektör besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Bilinspektören får också besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden.

## 5 Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

### 5.1 Möjligheter att vidta åtgärder för att säkra verkställighet av sanktionsavgift för överträdelser av cabotagebestämmelserna

**Regeringens förslag:** Egendom får omhändertas eller fordon får klampas när ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden har fattats för att säkerställa betalning av ett förskott för sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotage-transport på väg.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Riksdagens ombudsmän, Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Malmö, Justitiekanslern, Kommerskollegium, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Åklagarmyndigheten, Advokatsamfundet och Brottsförebyggande rådet* har ingen erinran eller inga synpunkter på förslaget. *Arbetsmiljöverket* ser positivt på förslaget då utökade möjligheter att säkerställa efterlevnaden av polismans beslut medför ökade förutsättningar för förbättrad arbetsmiljö inom yrkestrafiken. *Kronofogdemyndigheten* tillstyrker den föreslagna kompletteringen då det ur uppbördssynpunkt är av största vikt att åtgärder för att hindra färden kan vidtas när förskottsbetalning inte erläggs. *Polismyndigheten* välkomnar förslaget, som innebär att Polisen får ytterligare verktyg för att verkställa beslut inom yrkestrafikområdet. *Biltrafikens Arbetsgivareförbund* är positivt till förslaget och bedömer att myndigheternas kontrollverksamhet kan bli mer ändamålsenlig. Förbundet har dock synpunkter vad gäller åtgärdernas tidsmässiga begränsning. *Svenska Transportarbetareförbundet* menar att förslaget utgör en pusselbit i att uppnå bättre regelefterlevnad och konkurrensneutralitet på transportmarknaden men att åtgärder ska kunna bestå under längre tid än 24 timmar samt att frakthandlingar alltid ska finnas i fordonet och kunna uppvisas omgående. *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker förslaget, då det korrigerar den brist som organisationen påtalat i sitt remissvar över Transportstyrelsens rapport *Konsekvenserna av att införa en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd genom klampning av fordon (N2014/1093/TE)*.

*Transportindustriförbundet* har motsatt sig förslaget och anför att det finns en överväldigande risk att förskott på sanktionsavgift vid överträdelser av cabotagebestämmelserna, och därefter även åtgärder i form av omhändertagande eller klampning, beslutas på felaktiga grunder vid en vägkontroll, särskilt mot bakgrund av att det inte finns krav på att det



bevismaterial som ska visa att transporten är förenlig med reglerna om cabotagetransport ska medföras i fordonet.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får de i lagen angivna åtgärderna vidtas när ett fordon fortsatt färd har hindrats eller ett beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden har fattats. Sådana förbud mot fortsatt färd kan meddelas enligt en rad författningar. I lagen anges enligt vilka författningar sådana förbud ska ha meddelats för att åtgärder ska få vidtas. De åtgärder som enligt lagen kan komma i fråga är att en polisman eller tulltjänsteman omhändertar fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar. Kan det av särskilda skäl antas att ett omhändertagande inte är tillräckligt för att säkerställa att beslutet följs, får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet eller fordonståget förses med en mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning). En åtgärd kan i majoriteten av fallen bestå i högst 24 timmar.

Åtgärderna är ämnade att se till att ett fordon som har förbjudits att fortsätta färden faktiskt också står stilla. Avsikten är att framtvunga bättre efterlevnad av de regler som finns och beslut som har fattats enligt dessa regler. Åtgärderna utgör verktyg bl.a. för att säkra verkställighet av vissa avgifter på yrkestrafikområdet. Åtgärder får enligt lagen vidtas när ett förbud mot fortsatt färd meddelats i syfte att säkerställa betalning av förskott för överlastavgift eller förskott av sanktionsavgift för överträdelse av kör- och vilotidsregleringen. Som anges i propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2013/14:256 s. 38 f.) är skyldigheten att betala förskott på sanktionsavgift en mycket viktig del i regelverket inom yrkestrafiken, bl.a. eftersom möjligheterna att få till stånd verkställighet utomlands när det gäller sanktionsavgifter är mycket begränsade. I propositionen anförs vidare att det därför av såväl konkurrensskäl som indrivningsskäl är av största vikt att det finns tillräckliga möjligheter att säkerställa att en sanktionsavgift som kan komma att åläggas också betalas in.

Bestämmelserna om cabotagetransport på väg reglerar på vilket sätt ett transportföretag får tillhandahålla tjänster i en annan medlemsstat än den där det är etablerat. Reglerna syftar bl.a. till att säkerställa att konkurrens sker på lika villkor, samtidigt som de ska leda till en ökad effektivitet i transporterna. I propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg (prop. 2013/14:234 s. 11) anförs att det inte kan uteslutas att betydande vinster eller konkurrensfördelar kan uppnås genom att åsidosätta regelverket inom denna typ av näringsverksamhet. Avsikten med de ändringar i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som trädde i kraft den 1 januari 2015, var att få till stånd ett effektivare och mer avskräckande sanktionssystem. Enligt de nya bestämmelserna ska en polisman vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften och – om sådant förskott inte betalas omedelbart – besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. När det gäller det nu aktuella förslaget påpekar *Kronofogdemyndigheten* att det är av vikt att åtgärder kan vidtas för att hindra ett fordon fortsatt färd när förskottsbetalning för sådan sanktionsavgift inte erläggs, eftersom det annars finns en uppenbar risk att betalning

aldrig kommer att ske. Regeringen konstaterar att de som enligt bestämmelserna i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) kan åläggas att betala sanktionsavgifter för överträdelse av cabotagereglerna är transportföretag som är etablerade i ett annat land än Sverige. Som nämnts ovan finns det endast mycket begränsade möjligheter att verkställa betalning av sanktionsavgifter när den betalningsskyldige är etablerad utomlands. Regeringen anser därför att det är väsentligt att det finns andra sätt att säkerställa att sanktionsavgifter betalas i sådana fall.

På samma sätt som det är angeläget att säkerställa att förbud mot fortsatt färd som meddelats i syfte att säkra verkställighet av överlastavgift eller sanktionsavgift vid överträdelse av kör- och vilotidsregleringen efterlevs är det enligt regeringens mening väsentligt att även de förbud mot fortsatt färd som ska meddelas vid utebliven betalning av förskott för sanktionsavgift för överträdelse av cabotagereglerna följs. De åtgärder som kan vidtas enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bedöms kunna utgöra effektiva verktyg i syfte att säkerställa betalning av förskott för sådana sanktionsavgifter. Detta är särskilt viktigt eftersom den betalningsskyldige kommer att vara etablerad i utlandet. Omhändertagande av egendom eller klampning bör därför även kunna vidtas i syfte att framtvunga betalning av förskott för sanktionsavgifter för överträdelse av cabotagebestämmelserna enligt EU:s godsförordning. Regeringen menar, liksom *Svenska Transportarbetareförbundet*, att förslaget bidrar till en bättre regelefterlevnad och att konkurrensneutralitet på transportmarknaden uppnås i högre grad.

Så som påpekats i förarbetena till lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd saknar det betydelse vem som har meddelat ett beslut om förbud mot fortsatt färd. Om ett beslut att färden inte får fortsätta har meddelats av någon som enligt underliggande författningar har rätt att meddela ett sådant beslut, kan ett beslut om omhändertagande fattas av såväl polisman som tulltjänsteman och ett beslut om klampning av såväl Polismyndigheten som Tullverket (prop. 2013/14:256 s. 31). Enligt 7 d § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) är det en polisman som har befogenhet att besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Lagens konstruktion hindrar emellertid inte att det är en tulltjänsteman respektive Tullverket som beslutar om omhändertagande eller klampning när det finns ett sådant förbud mot fortsatt färd.

*Svenska Transportarbetareförbundet* har synpunkter på åtgärdernas tidsmässiga begränsning och menar att åtgärder ska kunna bestå under längre tid än 24 timmar. Även *Biltrafikens Arbetsgivareförbund* anser att det inte ska finnas någon begränsning i tid avseende hur länge åtgärderna ska kunna bestå. Åtgärden bör bestå till dess förskottet eller sanktionsavgiften har betalats. Regeringen har viss förståelse för synpunkten att en åtgärd bör kunna bestå till dess att förskottet eller sanktionsavgiften betalats. Hur länge en åtgärd får bestå när den vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift regleras i 7 § andra stycket lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Enligt den bestämmelsen får en åtgärd inte bestå under längre tid än 24 timmar och det saknas beredningsunderlag i det nu aktuella lagstiftningsärendet att föreslå en ändring av denna tidsgräns.

*Svenska Transportarbetareförbundet* menar vidare att frakthandlingar alltid ska finnas i fordonet och kunna uppvisas omgående. Regeringen uppfattar förbundet så att det menar att det ska finnas ett krav på att det i fordonet ska finnas fysiska exemplar av det bevismaterial som transportföretaget enligt artikel 8.3 i EU:s godsförordning ska kunna uppvisa. I propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna för cabotagetransport på väg noterade regeringen ”att EU-rättens krav på uppvisande av bevismaterial för cabotagetransporten är formlost, dvs. de preciserade uppgifterna ska kunna visas upp på papper, elektroniskt eller på annat sätt vid kontrolltillfället” (prop. 2013/14:234 s. 18). *Transportindustriförbundet* menar att det därmed finns en överväldigande risk att förskott på sanktionsavgift vid överträdelser av cabotagebestämmelserna, och därefter även åtgärder i form av omhändertagande eller klampning, beslutas på felaktiga grunder vid en vägkontroll och – som det får förstås – att den föreslagna kompletteringen därför inte bör införas. Förbundet anser vidare att åtgärder inte ska få vidtas med mindre än att det i en rättslig prövning först måste ha slagits fast att en överträdelse av cabotagebestämmelserna faktiskt ägt rum. Regeringen konstaterar inledningsvis att det numera i 5 a och 7 c §§ förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) anges att sanktionsavgift ska påföras det transportföretag som utför cabotage-transporter i strid med artikel 8 i EU:s godsförordning och att en polisman i sådant fall vid vägkontrollen ska besluta om förskott för sanktionsavgiften. I den ovan nämnda propositionen uttalade regeringen att det i artikel 8.3 i EU:s godsförordning finns uppräknat exakt vilka uppgifter som ska visas i samband med en kontroll av transporten och att reglerna i det avseendet är tydliga. Regeringen konstaterade vidare att bevisbördan enligt EU:s godsförordning ligger på transportföretaget (prop. 2013/14:234 s. 11). I den mån en polisman vid ett kontrolltillfälle gjort bedömningen att transportföretaget överträtt cabotagebestämmelserna, dvs. att transportföretaget inte kunnat uppvisa de i EU:s godsförordning föreskrivna uppgifterna, ska alltså sanktionsavgift enligt nu gällande bestämmelser påföras och förskott beslutas. När det gäller frågan om huruvida åtgärder, i form av omhändertagande eller klampning, kan vidtas utan en föregående rättslig prövning kan det konstateras att en sådan prövning inte ryms inom lagens nuvarande konstruktion. Det saknas skäl att i det nu aktuella fallet föreskriva om en sådan prövning. Regeringen önskar i sammanhanget erinra om vad som anfördes i fråga om tidpunkten för verkställighetsåtgärder i samband med att nya regler om verkställighet för överlastavgifter föreslogs. I propositionen Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (prop. 2003/04:160 s. 113) framhöll regeringen att det inte är möjligt att i tiden skilja verkställighetsåtgärden från förseelsen, eftersom detta skulle innebära att fordonet hinner lämna Sverige. Regeringen kom då fram till att den enda möjlighet som kvarstår är att införa verkställighetsåtgärden i samband med polisens kontroll av fordonet eller fordonståget och det att polisrapporten upprättas, dvs. vid konstaterandet av förseelsen som föranleder påförande av överlastavgift. I propositionen konstaterades vidare att en administrativ sanktionsavgift i svensk rätt inte klassificeras som ett straff men att verkställighetsreglerna oavsett detta bedömdes vara förenliga med Europakonventionens rättssäkerhetsgarantier, t.ex. rätten till domstolsprövning. Skälet till detta

var enligt regeringen att det fanns ett starkt statligt intresse av att avgiften kunde tas ut i förskott och att den betalades omedelbart samt att förskottet återbetalades om den administrativa myndigheten sedermera ansåg att överlastavgiften skulle påföras med ett lägre belopp eller om någon avgift inte skulle påföras alls. Dessutom konstaterades att en fordonsägare har möjlighet att begära skadestånd av staten (a prop. s. 117 f.). På samma sätt förhåller det sig i det nu aktuella fallet. Som framgår av regleringen i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) ska en polismans beslut om förskott för sanktionsavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden skyndsamt underställas Transportstyrelsen, som omedelbart ska pröva om beslutet ska bestå. Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller, ska ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned ett förskott som bestämts för avgiften och upphäva beslutet att fordonet inte får fortsätta färden, om det finns synnerliga skäl. Om det inte påförs någon sanktionsavgift, eller om avgiften sätts ned eller efterges, ska det överskjutande beloppet av betalat förskott återbetalas. Vidare finns en skyldighet att fortlöpande ompröva behovet av en beslutad åtgärd. Ett uppenbart felaktigt beslut ska undanröjas omedelbart. Att en förutsättning brister, t.ex. om det förhållande som har föranlett det underliggande beslutet om förbud mot fortsatt färd inte längre är för handen, ska också leda till att åtgärden upphör. Regeringen anser därmed att rättssäkerhetsaspekterna är tillgodosedda.

## 5.2 Ikraftträdande

<p><b>Regeringens förslag:</b> Den föreslagna lagändringen ska träda i kraft den 1 juli 2015.</p>
---

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har yttrat sig i frågan.

**Skälen för regeringens förslag:** Det är angeläget att den föreslagna lagändringen kan träda i kraft och börja tillämpas snarast. Det förefaller därför lämpligt att förslaget träder i kraft den 1 juli 2015.

## 6 Konsekvenser

Förslaget innebär att omhändertagande av egendom eller klampning ska kunna äga rum när en polisman förbjudit ett fordon eller fordonståg att fortsätta färden på grund av att förskott för sanktionsavgift vid överträdelse av cabotagebestämmelserna inte betalas omedelbart i samband med kontrollen enligt de bestämmelser som finns om detta i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Omhändertagande av egendom och klampning utgör alltså redskap för att verkställa ett redan meddelat beslut

att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Syftet med förslaget är att öka regelefterlevnaden på vägtrafikområdet. Därutöver har regleringen också som ändamål att främja en sund konkurrens mellan aktörerna på vägtransportområdet.

## 6.1 Konsekvenser för företag

Avsikten med förslaget är att ett fordon, vars fortsatta färd förbjudits, också ska stå stilla. Omhändertagande av egendom och klampning har i nu aktuellt fall också till syfte att framtvunga betalning av förskott för en sanktionsavgift. De som kan påföras sanktionsavgift för överträdelse av cabotagebestämmelserna är transportföretag som inte är etablerade i Sverige. Möjligheten att i andra länder verkställa en i Sverige påford sanktionsavgift är begränsade. Genom att kunna vidta sådana åtgärder som är reglerade i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ökar möjligheterna att säkra verkställigheten av ett beslut om sanktionsavgift vid överträdelse av cabotagebestämmelserna enligt EU:s godsförordning. Om ett utlandsetablerat transportföretag har överträtt cabotagereglererna och ska påföras sanktionsavgift, innebär förslaget alltså att viss egendom kan omhändertas eller fordonet klampas om förskott för sanktionsavgiften inte betalas omedelbart i samband med kontrollen. Så snart det inte längre finns skäl för åtgärden, t.ex. så snart förskottet eller sanktionsavgiften har betalats, ska åtgärden upphöra. Åtgärden får dock inte bestå under längre tid än 24 timmar.

## 6.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

Kompletteringen innebär att Polismyndigheten och Tullverket har möjlighet att tillämpa de åtgärder som regleras i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt för att verkställa sådant polismans beslut att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden enligt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Polismyndighetens och Tullverkets möjlighet att kunna säkerställa efterlevnaden av sådana beslut bedöms därmed öka. I sitt remissyttrande har Polismyndigheten anfört att kravet på förskotts betalning av sanktionsavgifter medför ökade kostnader för myndigheten i form av kostnader för mobila betalkortsterminaler. Förslagen i denna lagrådsremiss avser emellertid åtgärder för att verkställa ett beslut om att ett fordon inte får fortsätta färden. I förhållande till befintliga bestämmelser bedöms den nu föreslagna kompletteringen inte medföra några väsentligt ökade kostnader för Polismyndigheten. Tillkommande kostnader ska därför tas inom ram. Regeringen avser att följa utvecklingen.

## 7 Författningskommentar

### Förslaget till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

#### 7 §

Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett beslut att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden har meddelats enligt

1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., *eller*
4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

Ändringen utgörs av att det i paragrafens *första stycke* införs en ny punkt som innebär att åtgärder enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan vidtas också när en polisman enligt 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) beslutat att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Ett sådant beslut får fattas om en polisman har beslutat om förskott för sådan sanktionsavgift som ska påföras ett transportföretag som utför cabotage transporter i strid med artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009, och sådant förskott inte betalas omedelbart i samband med kontrollen.

Som är fallet vid åtgärder som beslutats på basis av övriga bestämmelser som räknas upp i första stycket får en åtgärd enligt paragrafens *andra stycke* bestå i högst 24 timmar. Åtgärden ska dock alltid upphöra så snart det inte längre finns skäl för den.

## Förslag till lag om ändring i lagen (2014:0000) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (2014:0000) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt Trafikutskottets Föreslagen lydelse  
betänkande 2014/15:TU3*

### 7 §

Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett beslut att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden har meddelats enligt

- |  |   |
|--|---|
| 1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,   |   |
| 2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, <i>eller</i> | 2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,                     |
| 3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.                           | 3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., <i>eller</i>                    |
|  | 4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). |

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 24 timmar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2015.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttrande lämnats av Riksdagens ombudsmän, Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Malmö, Arbetsmiljöverket, Brottsförebyggande rådet, Justitiekanslern, Kommerskollegium, Kronofogdemyndigheten, Polismyndigheten, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tullverket, Åklagarmyndigheten, Advokatsamfundet, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Åkeriföretag och Transportindustriförbundet.

Regelrådet och Landsorganisationen i Sverige har uppgett att de avstår från att yttra sig.

Sveriges Bussföretag och Svenskt Näringsliv har inte inkommit med något yttrande.