

Lagrådsremiss

Förlängd klampning

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 22 februari 2018

Tomas Eneroth

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ändras. Enligt lagen kan åtgärder i form av omhändertagande av viss egendom eller klampning av ett fordon ske för att säkerställa att fordonet inte kör vidare, om det vid en vägkontroll upptäcks att vissa regler på vägtransportområdet har överträtts. Förslaget innebär att tidsgränsen för hur länge åtgärder får bestå när de vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift, för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten förlängs från 24 timmar till 36 timmar. Syftet med förslaget är bl.a. att beslutade förskott för sanktionsavgifter på vägtransportområdet ska betalas i högre utsträckning än i dag.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

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	6
4	Nuvarande regelverk	6
5	Tidsgränsen om 24 timmar bör förlängas	8
6	Tidsgränsen förlängs till 36 timmar	10
7	Klampning bör även i fortsättningen beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket	13
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	14
9	Konsekvenser	14
10	Författningskommentar	15
Bilaga 1	Promemorians lagförslag	16
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	18

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 7–9 §§ lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

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.

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 36 timmar.

8 §

Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett fordons fortsatta färd har hindrats enligt

1. 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210),
2. 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211), eller
3. 7 § 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.

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 36 timmar.

¹ Senaste lydelse 2015:357.

9 §

Omhändertagande eller klampning får vidtas om föraren utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och fordonets fortsatta färd har hindrats enligt

1. 10 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

2. 32 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, eller

3. 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

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.	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 36 timmar.
--	--

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för omhändertagande eller klampning som har beslutats före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

I november 2014 fattade riksdagen beslut med anledning av regeringens förslag i propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2013/14:256). Genom beslutet antogs bl.a. lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. I samband med behandlingen av propositionen tillkännagav riksdagen att regeringen ska utreda möjligheterna att dels låta åtgärder enligt lagen bestå i längre tid än 24 timmar, dels låta en polisman eller en tulltjänsteman besluta om klampning (bet. 2014/15:TU3 punkt 2, rskr. 2014/15:25). I propositionen Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2014/15:83) lämnade regeringen förslag om att åtgärder enligt lagen ska få ske även för att säkerställa efterlevnaden av förbud mot fortsatt färd som beslutats i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg. Riksdagen antog förslaget men riktade ett tillkännagivande till regeringen att skyndsamt återkomma med förslag till lagstiftning som innebär att åtgärderna kan bestå i längre tid än 24 timmar (2014/15:TU12 punkt 2, rskr. 2014/15:206). Tillkännagivandena behandlas även i avsnitt 5, 6 och 7.

Näringsdepartementet har i promemorian Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet lämnat förslag om ändringar i 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*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2017/06846/MRT).

4 Nuvarande regelverk

Förbud mot fortsatt färd

I ett antal författningar på vägtrafikområdet finns bestämmelser om att ett fordon fortsatta färd får eller ska hindras. Det finns också bestämmelser om att det i vissa fall ska beslutas att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden. Oavsett om författningarna är formulerade så att ett fordon fortsatta färd ska hindras eller att det ska beslutas att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, är avsikten med bestämmelserna att förhindra att fordonet kör vidare.

Skälen till hindrandet kan vara av olika slag. Den fortsatta färden kan hindras för att upprätthålla trafiksäkerheten, t.ex. då en förare eller ett fordon utgör en fara för trafiksäkerheten. Ett annat skäl kan vara att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen, t.ex. om nödvändiga tillstånd inte kan uppvisas. På yrkestrafikområdet finns vidare regler om att sanktionsavgift ska påföras vid överträdelse av olika regler. Gemensamt för sådana sanktionsavgifter är dock att det finns betydande svårigheter att verkställa dessa utomlands. I syfte att säkra

verkställighet av sanktionsavgifter i de fall den som ska påföras avgiften inte har sin hemvist i Sverige – eller, när det gäller överlastavgift, i något av de nordiska länderna – finns i dessa fall därför även bestämmelser om att förskott för sanktionsavgiften ska beslutas vid vägkontrollen och att fordonets fortsatta färd ska förbjudas till dess förskottet har betalats. Vem som har befogenhet att besluta om hindrande eller förbud skiljer sig åt mellan de olika regelverken. Sådana beslut kan fattas av polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman beroende på författning. För en utförligare redogörelse för de underliggande författningar som reglerar hindrande av eller förbud mot fortsatt färd hänvisas till propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2013/14:256 s. 12 f.). Se även propositionen Komplettering av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd (prop. 2014/15:83).

Klampning av fordon och omhändertagande av egendom

Den 1 mars 2015 trädde lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd i kraft. I lagen finns bestämmelser om vilka åtgärder som får vidtas för att säkerställa att ett hindrande eller ett förbud mot att fortsätta färden följs. Enligt lagen får en polisman eller tulltjänsteman omhänderta fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar och registreringsskyltar i syfte att verkställa det grundläggande hindrandet eller förbudet. Polismyndigheten eller Tullverket kan under vissa förhållanden också besluta att fordonet eller fordonståget ska förses med mekanisk, elektronisk eller annan typ av låsanordning (klampning).

Klampning av fordon eller omhändertagande av egendom kan enligt lagen vidtas på ett antal olika grunder, som återspeglar de syften som är avsedda att uppnås genom hindrandet eller förbudet enligt de underliggande författningarna. Åtgärder kan vidtas i syfte att

- säkra verkställighet av sanktionsavgift,
- hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen,
- hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten, eller
- hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Åtgärder som vidtagits på någon av de första tre grunderna får bestå i högst 24 timmar. En åtgärd som vidtagits för att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten får däremot bestå till dess det inte längre finns skäl för den, dvs. i praktiken till dess att bristen hos fordonet har avhjälpits.

5 Tidsgränsen om 24 timmar bör förlängas

Regeringens bedömning: Dagens tidsgräns om 24 timmar för omhändertagande av egendom och klampning av fordon bör förlängas.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga invändningar.

Skälen för regeringens bedömning: Under senare år har ett antal åtgärder vidtagits för att förbättra regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Syftet med lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd var just att förbättra regelefterlevnaden på området och säkra verkställighet av sanktioner som beslutats vid överträdelser. Situationen på vägtransportområdet är emellertid i flera avseenden fortsatt otillfredsställande. Det finns därför behov av att vidta ytterligare åtgärder för att förbättra förhållandena på området. Även riksdagen har vid flera tillfällen framhållit vikten av att alla transportföretag och yrkesförare följer reglerna och att alla aktörer på vägtransportområdet verkar under lika villkor. Omhändertagande av egendom och klampning av fordon kan enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd vidtas på ett antal olika grunder. Åtgärderna får dock i flera fall bestå i högst 24 timmar. Riksdagen har haft synpunkter på detta och tillkännagett att regeringen skyndsamt ska återkomma med förslag som möjliggör att åtgärder kan bestå under längre tid än 24 timmar (se bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206, se även bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25).

I promemorian finns en redogörelse för den uppföljning av lagen som genomförts och uppgifter om hur lagen har tillämpats. Redovisningen är fokuserad på åtgärder som ägt rum under 2016. Av redogörelsen framgår att åtgärder enligt lagen under det året vidtagits vid 43 tillfällen. Majoriteten av åtgärderna har skett i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift. Den redovisade statistiken utvisar dock att det förekommer att åtgärder upphör efter 24 timmar utan att syftet med åtgärden har uppnåtts. I de fall åtgärder vidtagits för att säkra verkställighet av sanktionsavgift innebär detta alltså att åtgärden har upphört utan att någon betalning skett.

I propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd uttalades att även ett relativt kortvarigt hinder att fortsätta färden kan väntas vara ett verkningfullt redskap för att förmå den betalningsskyldige att betala det förskott som beslutats. Med beaktande av proportionalitetsprincipen ansåg regeringen att kostnaderna för att stå stilla med ett fordon torde motivera till betalning inom den tidsgräns om 24 timmar som föreslagits och att syftet med verkställighetsåtgärderna därför i de allra flesta fall skulle uppnås inom den tiden (prop. 2013/14:256 s. 41 f.). Även när det gäller åtgärder som vidtagits för att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen och för att hindra förare som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten uttalades att syftet med åtgärden vanligtvis borde uppnås inom den föreslagna tidsgränsen.

Av vad som framkommit vid uppföljningen kan det konstateras att vidtagna åtgärder i flera fall inte har lett till att syftet uppnåtts. I fråga om åtgärder som ägt rum i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgifter uppgår andelen situationer där syftet inte uppnåtts till drygt 20 procent.

Mot bakgrund av regeringens bedömning i lagstiftningsarbetet beträffande tidsgränsen om 24 timmar kan detta inte anses tillfredsställande. Enligt promemorian har även de verkställande myndigheterna framfört att det finns problem med 24-timmarsregeln. Tullverket är av uppfattningen att 24 timmar är för kort tid för att verkställa en sanktion effektivt. Det framgår också att intervjuade poliser uppgett att tidsgränsen kan vara problematisk om fordonet saknar last. I sådana fall åstadkommer gränsen om 24 timmar inte ett tillräckligt stort incitament för att t.ex. betala en sanktionsavgift. Enligt promemorian kan 24-timmarsregeln vidare vara så begränsad att den inte är tillräcklig för att inverka på förarnas eller transportföretagens vilja att följa t.ex. kör- och vilotidsregleringen. Därutöver kan det te sig stötande för det allmänna rättsmedvetandet att fordonet kan köra vidare, trots att syftet med åtgärden inte uppnåtts.

Enligt 17 kap. 13 § brottsbalken ska den som överträder ett förbud som har meddelats av en myndighet dömas för "överträdelse av myndighets bud" till böter eller fängelse i högst ett år. Den förare som fortsätter färden när åtgärden upphört, trots att ett förbud fortfarande gäller, kan därför göra sig skyldig till ett sådant brott. Om fordonet väl har avlägsnats från platsen är detta brott emellertid svårt att upptäcka, i vart fall utan att tämligen omfattande resurser sätts in. Sannolikheten för att en sådan insats genomförs är därför låg. Som påpekas i propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ligger vidare de ekonomiska incitamenten för att fordonet ska fortsätta färden vanligen hos företaget, inte hos föraren, varför det kan förekomma att transportföretaget påverkar föraren och förmår denne att köra vidare. Att ingripa straffrättsligt mot föraren ger därför inte den eftersträlvade effekten (prop. 2013/14:256 s. 18).

Sammantaget konstaterar regeringen att dagens tidsgräns om 24 timmar är alltför begränsad för att i tillräckligt stor utsträckning uppnå det som var regeringens målsättning vid införandet av lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Det har dessutom framkommit att det kan finnas problem för myndigheterna att t.ex. praktiskt hantera att en åtgärd ska upphöra inom den angivna tiden. Mot denna bakgrund är regeringen av uppfattningen att dagens tidsgräns om 24 timmar bör förlängas. Regeringen anser därför att förslaget och bedömningen i avsnitt 6 respektive 7 innebär att riksdagens tillkännagivanden om förlängning av den tid som åtgärder får bestå och om vem som får besluta om klampning är slutbehandlade.

6 Tidsgränsen förlängs till 36 timmar

Regeringens förslag: Tidsgränsen för åtgärder förlängs till 36 timmar.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna, däribland *Advokatsamfundet*, *Justitiekanslern*, *Kronofogdemyndigheten*, *Polismyndigheten*, *Tullverket*, *Trafikanalys*, *Trafikverket* och *Transportstyrelsen*, tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. Transportstyrelsen anser dock att det vore önskvärt att det görs en översyn av de bakomliggande besluten att hindra fortsatt färd. *Transportföretagen* anser att förslaget är välkommet även om det vore bättre om åtgärderna kunde bestå till dess sanktionsavgift har betalats. *Sveriges Åkeriföretag* anser i första hand att det inte bör finnas någon tidsgräns för åtgärderna men att 36 timmar är bättre än 24 timmar. *Svenska Transportarbetareförbundet* ser positivt på förslagen men menar att även andra åtgärder bör vidtas för att säkerställa att alla betalar sanktionsavgifterna och att övervakande myndigheter ges resurser att utöka kontrollen. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund* delar uppfattningen om myndigheternas resurser och anser dessutom att klampning bör kunna användas på fler områden.

Skälen för regeringens förslag

Åtgärder som vidtas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift ska kunna bestå i 36 timmar

Författningarna på yrkestrafikområdet har tillkommit bl.a. för att öka trafiksäkerheten, minska vägslitage, förbättra arbetsvillkoren för förarna och säkerställa en sund konkurrens på området. Som tidigare påpekats är det väsentligt att alla transportföretag och yrkesförare följer reglerna och att alla aktörer på vägtransportområdet verkar under lika villkor. Det är därför angeläget att sanktioner för överträdelse av regelverken också kan verkställas. Klampning av fordon eller omhändertagande av egendom kan enligt 7 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd vidtas för att säkra betalning av vissa sanktionsavgifter på yrkestrafikområdet. Proportionalitetsprincipen, som innebär att åtgärder inte ska gå utöver det som är nödvändigt med hänsyn till ändamålet, har generellt inte ansetts vara hinder mot att vidta tvångsåtgärder för att säkerställa betalning av sådana avgifter (se prop. 2003/04:160 s. 124). Proportionaliteten i åtgärderna är dock bl.a. beroende på hur länge de får bestå. Det är i sin tur beroende av avgifternas storlek, eftersom dessa är tänkta att motsvara överträdelsens allvarlighetsgrad och samhällets intresse av att sådana överträdelse inte begås.

Åtgärder i form av omhändertagande av egendom eller klampning av fordon får vidtas för att säkra verkställighet av överlastavgift, sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg och sanktionsavgift vid överträdelse av kör- och vilotidsreglerna. Storleken på sanktionsavgifterna skiljer sig åt i de olika fallen. När det gäller överträdelse av cabotageregler uppgår sanktionsavgiften till

40 000 kronor. I fråga om såväl överlastavgift som sanktionsavgifter på kör- och vilotidsområdet varierar storleken på avgiften beroende på hur stor överlast som har konstaterats respektive på antal och allvarlighetsgrad av överträdelserna på kör- och vilotidsområdet. Påförda överlastavgifter uppgår oftast till mellan 5 000 och 15 000 kronor med en genomsnittlig avgiftsnivå på runt 10 000 kronor. När det gäller kör- och vilotider kan den avgift som ska påföras en förare uppgå till högst 4 000 kronor för en överträdelse och 10 000 kronor om en avgift ska beslutas gemensamt för flera överträdelser. Genomsnittet för sanktionsavgift som påförs förare vid ett tillfälle uppgår i dagsläget till cirka 6 000 kronor.

Avgifterna för de nu aktuella överträdelserna är förhållandevis höga, och det allmännas intresse av att beslutade avgifter är också stort. Enligt regeringens bedömning bör det vara möjligt att i viss utsträckning förlänga tidsgränsen för verkställighetsåtgärderna till mer än 24 timmar utan att åtgärderna framstår som oproportionerliga. En förlängning av tidsgränsen bör öka incitamenten att betala avgiften, särskilt i de fall det är fråga om en tom transport. Storleken på sanktionsavgifterna varierar dock beroende på typen av överträdelse. För att inte komplicera regelverket alltför mycket för de myndigheter som ska verkställa åtgärderna, dvs. Polismyndigheten och Tullverket, anser regeringen till skillnad från *Sveriges Åkeriföretag* att tidsgränsen för hur länge åtgärder som vidtas för att säkra verkställighet av sanktionsavgifter ska få bestå bör vara densamma, oaktat enligt vilka regler avgiften påförts. Det kan i sammanhanget också nämnas att det i de underliggande författningarna som innehåller de aktuella bestämmelserna om förskott för sanktionsavgift och förbud mot fortsatt färd som beslutas för att framtvunga betalning av sådant förskott, finns möjligheter för Transportstyrelsen att upphäva förbudet, om det finns synnerliga skäl. Bakgrunden till den ordningen är att ett förbud mot att fortsätta färden ska kunna upphävas, om den tid som förbudet gällt framstår som oproportionerlig i förhållande till storleken på den avgift som beslutet avser att framtvunga (se prop. 2003/04:160 s. 134). I den befintliga regleringen finns alltså möjligheter för Transportstyrelsen att med beaktande av proportionalitetsprincipen upphäva det underliggande förbudsbeslutet. I en sådan situation ska även ett omhändertagande eller en klampning upphöra.

I promemorian föreslås att tidsgränsen för hur länge åtgärderna ska få bestå förlängs till 36 timmar. Ingen remissinstans har haft invändningar mot detta. Med beaktande av sanktionsavgifternas varierande storlek är det även regeringens uppfattning att en förlängning av den tid som åtgärder vilka vidtagits i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift får bestå, i samtliga fall bör anses uppfylla de krav som följer av proportionalitetsprincipen om tiden bestäms till 36 timmar.

Även tidsgränsen för åtgärder som vidtas i andra syften förlängs till 36 timmar

Omhändertagande av egendom och klampning av fordon får även vidtas i syfte att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller för att hindra färd med ett fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten enligt 8 och 9 §§ lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Också i dessa fall får åtgärden i nuläget bestå i högst 24

timmar. Enligt promemorian har åtgärder i nu nämnda syften inte vidtagits lika ofta som åtgärder i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift. Inte desto mindre kan det – bl.a. mot bakgrund av vad Tullverket enligt promemorian framfört om att 24-timmarsgränsen är alltför snävt tilltagen – finnas skäl att förlänga tidsgränsen för åtgärderna även för dessa fall. Även enkelheten i regleringen talar för att tidsgränsen bör förlängas också i dessa fall. En reglering där det finns olika tidsgränser – 24 timmar respektive 36 timmar – beroende på i vilket syfte åtgärden vidtas, framstår som snårig och svår att tillämpa. Regeringen anser därför att de tidsbegränsade åtgärderna bör ha samma tidsgräns. Eftersom en förlängning från 24 till 36 timmar är förhållandevis begränsad och då det får anses vara angeläget att de överträdelser som är aktuella i dessa fall motverkas, måste detta anses falla inom ramen för proportionalitetsprincipen. Tidsgränsen för åtgärder som vidtas i syfte att förhindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen eller för att hindra färd med ett fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafik-säkerheten bör därför bestämmas till 36 timmar.

Åtgärder som kan bestå i högst 36 timmar bör inte kunna omprövas eller överklagas

Enligt 12 § lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan föraren eller fordonets registrerade ägare begära omprövning av beslutet om omhändertagande eller klampning i de fall åtgärden inte är tidsbegränsad. Om Polismyndigheten vid en omprövning beslutar att åtgärden ska bestå, får beslutet enligt 13 § överklagas till tingsrätten. I de fall åtgärderna enligt dagens reglering får bestå under högst 24 timmar, saknas dock möjligheter att begära omprövning och överklaga åtgärdsbeslutet. I propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd påpekas att ett åtgärdsbeslut visserligen torde betraktas som en sådan inskränkning i den enskildes rätt att använda sin egendom att han eller hon som regel borde kunna få beslutet prövat av domstol. För att systemet med åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska fungera på ett tillfredsställande sätt påpekas dock även att det måste vara smidigt och enkelt för de myndigheter som ska besluta och verkställa åtgärderna att använda och att ett domstolsförfarande riskerar att komplicera hanteringen på ett sätt som inte är önskvärt. Mot bakgrund av att tidsgränsen för åtgärder begränsades till 24 timmar och att en domstolsprövning i praktiken ändå inte kunde komma till stånd inom den tiden, föreslogs inte någon rätt till överprövning av de tidsbegränsade åtgärdsbesluten (prop. 2013/14:256 s. 60 f.).

I promemorian görs bedömningen att 24-timmarsgränsen bör kunna förlängas något utan att det krävs att beslutet ska kunna överklagas. Ingen remissinstans har haft synpunkter på detta. Regeringen instämmer i promemorians bedömning. En domstolsprövning av åtgärdsbeslutet kan därför undvaras utan att den enskildes rättigheter enligt den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna kränks, om åtgärden får bestå i högst 36 timmar.

7 Klampning bör även i fortsättningen beslutas av Polismyndigheten eller Tullverket

Regeringens bedömning: Det saknas behov av att ändra reglerna om vem som får besluta om klampning av fordon.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd får polisman eller tulltjänsteman besluta att omhänderta viss egendom med anknytning till fordonet eller transporten. Det är dock Polismyndigheten eller Tullverket som beslutar om klampning. Enligt propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd är skälet till detta att klampning normalt får anses vara en mer ingripande åtgärd än omhändertagande av egendom och att det av rätts-säkerhetsskäl finns anledning till att en sådan åtgärd ska beslutas av myndigheten. Vidare påpekas det att det ligger i linje med befintliga beslutsordningar att åtgärder av mer ingripande karaktär beslutas av myndigheten och inte av en polisman eller tulltjänsteman (prop. 2013/14:256 s. 31). I samband med behandlingen av propositionen riktade riksdagen dock ett tillkännagivande till regeringen att utreda möjligheterna att låta en polisman eller tulltjänsteman besluta om klampning. I sitt betänkande framhöll utskottet vikten av att säkerställa ett system som är snabbt och enkelt, samtidigt som kraven på rättssäkerhet måste uppfyllas (bet. 2014/15:TU3, rskr. 2014/15:25).

Av promemorian framgår att såväl Polismyndigheten som Tullverket har löst frågan om beslutsnivå vid klampning genom intern delegering och att det inte framkommit att det finns några svårigheter vid tillämpningen av dessa delegationsordningar. Enligt tillgängliga uppgifter har klampning vidtagits i omkring 60 procent av de fall då åtgärder beslutats. I promemorian görs mot denna bakgrund bedömningen att det inte finns några tillämpningsproblem med ordningen att beslut om klampning ligger på myndighetsnivå. Ingen remissinstans har framfört någon annan åsikt. Regeringen instämmer i promemorians bedömning och anser att det saknas skäl att ändra den nuvarande ordningen.

8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De föreslagna ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2018. Äldre bestämmelser ska gälla för åtgärder som beslutats före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: De föreslagna lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. Den nuvarande tidsgränsen om 24 timmar bör gälla för åtgärder som beslutats före ikraftträdandet.

9 Konsekvenser

Förslaget innebär att den maximala tidsgräns om 24 timmar som i dag gäller i vissa fall när omhändertagande av egendom eller klampning av fordon sker enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd förlängs till 36 timmar. Intentionen med förslaget är att syftet med de avsedda åtgärderna ska uppnås i högre utsträckning än i dag, dvs. att förskott för sådana sanktionsavgifter som ska påföras vid överträdelse av olika regler på yrkestrafikområdet ska betalas i högre utsträckning än i dag. Vidare syftar förslaget till att bidra till att såväl transportföretag som förare ska följa reglerna om kör- och vilotider och yrkestrafiklagstiftningen i övrigt.

Förslaget kan komma att påverka åkerier, bussföretag och taxiföretag. Åtgärder enligt lagen kan vidtas såväl mot utländska som svenska transportföretag. I fråga om antalet svenska transportföretag som kan komma att beröras fanns i oktober 2017 ungefär 16 500 yrkestrafiktillstånd för gods och 900 för buss samt 8 000 taxitrafiktillstånd. Åtgärder i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift vidtas enbart mot utländska transportföretag. Det saknas uppdaterade och tillförlitliga uppgifter om antalet företag och hur stor andel av transportererna i Sverige som utförs av utlandsetablerade transportföretag. Företag som följer gällande bestämmelser eller som omedelbart betalar ett beslutat förskott för sanktionsavgift påverkas emellertid inte.

I propositionen Åtgärder vid hindrande av fortsatt färd finns vissa uppskattningar av kostnaderna för att stå stilla med en godstransport (prop. 2013/14:256 s. 64). Generellt kan det sägas att stilleståndskostnaderna ökar ju högre varuvärdet är. I de fall åtgärder har upphört efter 24 timmar utan att syftet har uppnåtts har det emellertid många gånger varit fråga om tomma transporter. Förslaget väntas därmed främst träffa sådana transporter. Det saknas uppgifter om stilleståndskostnader i dessa fall, då de främst beror på förarens lön och när nästa uppdrag ska påbörjas.

Åtgärder enligt lagen vidtas av Polismyndigheten och Tullverket. Förslagen medför inga ökade kostnader för dessa myndigheter. Förslagen

kan väntas leda till att andelen beslutade sanktioner som verkställs ökar något. Sanktionsavgifterna tillfaller staten.

Förslaget väntas inte få några konsekvenser för enskilda eller för miljön. Förslagen saknar betydelse för jämställdheten mellan män och kvinnor, för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen samt för den offentliga servicen. Förslaget påverkar heller inte den kommunala kompetensen.

10 Författningskommentar

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

7–9 §§

Paragraferna, som reglerar i vilka situationer åtgärder enligt lagen får vidtas, ändras genom att gränsen för hur länge åtgärden högst får bestå förlängs till 36 timmar. En åtgärd ska dock alltid upphöra om det inte längre finns skäl för den.

Bestämmelserna behandlas i avsnitt 6.

Promemorians lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 7–9 §§ lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

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.

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 36 timmar.

8 §

Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett fordons fortsatta färd har hindrats enligt

1. 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210),
2. 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211), eller
3. 7 § 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.

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 36 timmar.

¹ Senaste lydelse 2015:357.

Omhändertagande eller klampning får vidtas om föraren utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten och fordonets fortsatta färd har hindrats enligt

1. 10 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

2. 32 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter, eller

3. 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

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.

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 36 timmar.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för omhändertagande eller klampning som har beslutats före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över promemorian Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet: Arbetsmiljöverket, Justitiekanslern (JK), Kronofogdemyndigheten, Kammarkollegium, Polismyndigheten, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tullverket, Åklagarmyndigheten, Advokatsamfundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen.

Riksdagens Ombudsmän (JO) och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har uppgett att de avstår från att yttra sig. Regelrådet har uppgett att förslaget inte medför effekter av sådan betydelse för företag att Regelrådet yttrar sig.