

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Promemoria En effektivare och mer rättssäker klampning

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande synpunkter.

Generellt

Enligt dagens regelverk överprövar Transportstyrelsen samtliga beslut om förskott för sanktionsavgift och de beslut om hindrande av fortsatt färd som meddelats med anledning av att förskottet inte betalats. Vi har bemanning dygnet runt för att kunna överpröva dessa beslut.

Förslaget på ändringar innebär att Transportstyrelsen endast ska överpröva beslutet om förskott i de fall då kontrolltjänstemannen beslutat om hindrande.

Genom ändringen kommer antalet beslut som Transportstyrelsen har att överpröva att minska kraftigt eftersom de flesta förskott betalas vid vägkontrollen. De beslut som enligt förslaget fortsättningsvis ska överprövas kan bli mer ingripande än idag eftersom de i sin tur kan ligga till grund för ett beslut om hindrande som kan bestå under betydligt längre tid. Det blir därför av än större vikt att de tjänstemän som överprövar besluten har god kunskap om samtliga de regelverk som ska tillämpas. För att säkerställa en tillräcklig nivå på överprövningen kommer den därför att begränsas till dagtid. Även med denna förändring anser vi att de stadgade kraven på snabb handläggning uppfylls. Det kan även nämnas att de överprövningar som sker på annan tid än dagtid är i förhållande till totalen få till antalet.

Förslag till ny klampningslag

Förslag till nya ordförklaringar

Under ordförklaringar föreslår vi att det läggs till en ny ordförklaring *Med sanktionsavgift avses i denna lag även överlastavgift.*

Vi noterar att det under författningskommentarer, sidan 104, anges att med sanktionsavgifter avses även överlastavgift. Transportstyrelsen anser ändå att det borde anges i lagen.

Omhändertagande av föremål för att hindra fortsatt färd

I 10 § 2 p föreslår vi följande ändring *handlingar som behövs för den fortsatta transporten med fordonet, och.*

I förslaget anges i punkten 2 frakthandlingar. Med tanke på kommande digitalisering av frakthandlingar så kan andra åtgärder för att uppnå syftet att hindra fordonets fortsatta färd finnas.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 a §

Om ett förbud mot fortsatt färd har beslutats enligt denna lag och det kan antas att förbudet inte kommer att följas, får en polisman, bilin- spektör eller tulltjänsteman omhänderta

1.fordonsnycklar och andra föremål som behövs för att starta eller framföra fordonet eller fordonståget,

2. frakthandlingar , och

3. registrerings skyltar.

Den som har beslutat om omhändertagande ska omgående anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå.

Om ett förbud mot fortsatt färd har beslutats enligt denna lag och det kan antas att förbudet inte kommer att följas, får en polisman, bilin- spektör eller tulltjänsteman omhänderta

1.fordonsnycklar och andra föremål som behövs för att starta eller framföra fordonet eller fordonståget,

2. *handlingar som behövs för den fortsatta transporten med fordonet, och*

3. registrerings skyltar.

Den som har beslutat om omhändertagande ska omgående anmäla det till sin förman, som omedelbart ska pröva om omhändertagandet ska bestå.

2.4 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Fordonslagens 2 kap. innehåller bestämmelser om vilka kontroller av fordon som får ske. När det gäller kontroller på fordon som sker i trafik anges flygande inspektion, annan kontroll av polisman, kontroll av fordons last, färdskrivare och taxameter.

I 5 kap. 3 § fordonslagen finns bestämmelser om hindrande av fortsatt färd. I förslaget föreslås ett förtydligande av denna regel där det framgår att hindrande av fortsatt färd får beslutas vid flygande inspektion, annan kontroll av polisman och kontroll av färdskrivare.

Transportstyrelsen kan konstatera att regler om hindrande av fortsatt färd redan finns i 5 kap. 11 § taxitrafiklag (2012:211), 10 kap. 1 § förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

Vår uppfattning är att detta innebär att bestämmelserna om hindrande av fortsatt färd blir dubbelreglerade och föreslår därför att 5 kap. 3 § fordonslagen avgränsas till att omfatta 2 kap. 10 och 11 §§ fordonslagen.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***5 kap****3 §**

Om det vid en kontroll enligt 2 kap. 10, 11 eller 13 § framkommer att ett fordon eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick, får fortsatt färd hindras genom klampning.

Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).

Om det vid en kontroll enligt 2 kap. 10 eller 11 § framkommer att ett fordon eller dess utrustning inte är i föreskrivet skick, får fortsatt färd hindras genom klampning.

Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000).

Förslag till klampningsförordning**Förslag till ny strecksats i 2 §**

Vi föreslår att en ny strecksats i 2 § läggs till - 5 kap 8 § körkortslagen (1998:488).

I körkortslagen (1998:488) finns idag stöd för polisman att hindra fortsatt färd. Det finns situationer där föraren saknar behörighet att framföra fordonet eller fordonståget. Ett exempel kan vara ett efterfordon som egentligen inte är ett efterfordon utan en tung släpvagn.

Vi anser att polisen bör ha möjlighet att klampa fordon i sådana fall då det finns en påtaglig fara för trafiksäkerheten att framföra ekipaget.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***2 §**

Föreskrifter om att fortsatt färd får hindras genom klampning finns i

- 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,
- 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574),
- 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210),
- 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211),
- 25 b och 32 §§ förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
- 15 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,*
- 7 och 7 d §§ förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),
- 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276),
- 10 kap. 1 och 6 §§ förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt

Föreskrifter om att fortsatt färd får hindras genom klampning finns i

- 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,
- 5 kap. 3 § fordonslagen (2002:574),
- 5 kap. 5 § yrkestrafiklagen (2012:210),
- 5 kap. 7 § taxitrafiklagen (2012:211),
- 25 b och 32 §§ förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
- 15 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,*
- 7 och 7 d §§ förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),
- 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276),
- 10 kap. 1 och 6 §§ förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt

färdskrivare, m.m.,
– 6 kap. 5 § yrkestrafikförordningen
(2012:237), och

– 12 § förordningen (2022:469) om
utstationering av förare inom väg-
transportsektorn.

färdskrivare, m.m.,
– 6 kap. 5 § yrkestrafikförordningen
(2012:237), och

– 12 § förordningen (2022:469) om
utstationering av förare inom väg-
transportsektorn.
– 5 kap 8 § körkortslagen (1998:488)

Förslag till förordning om ändring i förordningen (1993:185) om
arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

25 a §

Under 25 a § bör numreringen 54 ändras till 5.

Vi föreslår att punktlistan i 25 a § kompletteras med ytterligare en punkt *hur förskottet har beräknats*.

Av sidorna 81-82 i promemorian anges att ”I fråga om överlastavgift och sanktionsavgifter vid överträdelser av kör- och vilotidsreglerna bör det även anges hur förskottet beräknats.” Skrivningen återspeglas inte i lydelsen av paragrafen.

Rubriker

I författningarna SFS 1998:786 och SFS 2004:865 så har man lagt in nya rubriker om ”Sanktionsavgiftens betalning” och ”Preskription av sanktionsavgift”. Dessa nya rubriker saknas i SFS 1993:185 (AETR förordningen) trots att paragraferna i sig är i stort sett likalydande.

Vi föreslår därför att rubrikerna om ”Sanktionsavgiftens betalning” och ”Preskription av sanktionsavgift” förs in här också.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

25a §

Om den som ska påföras sanktionsavgift enligt 22 a § inte har sin hemvist i Sverige, ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften. Förskottet ska beräknas

enligt 25 § och betalas till Polismyndigheten.

Beslutet ska utan dröjsmål skriftligen rapporteras till Transportstyrelsen med uppgift om

1. grunden för beslutet och förskottsbeloppet,

2. vem som har fattat beslutet,
3. vem beslutet riktas mot,

Om den som ska påföras sanktionsavgift enligt 22 a § inte har sin hemvist i Sverige, ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften. Förskottet ska beräknas

enligt 25 § och betalas till Polismyndigheten.

Beslutet ska utan dröjsmål skriftligen rapporteras till Transportstyrelsen med uppgift om

1. grunden för beslutet och förskottsbeloppet,

2. vem som har fattat beslutet,

4. det fordon som beslutet avser, och
54 . datum, tid och plats för beslutet.

3.vem beslutet riktas mot,
4. det fordon som beslutet avser, och
5 . datum, tid och plats för beslutet.
6. hur förskottet beräknats.

Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

14 kap 15 §

14 kap 15 § andra stycket borde hänvisning ske till 7 § klampningslagen – inte till 9 §.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 kap.

15 §

Om ett fordon framförs i strid med denna förordning eller en föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, får fortsatt färd hindras genom klampning.

Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000). Vid tillämpningen av 9 § klampningslagen ska den fortsatta färden anses utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller innebära en annan väsentlig olägenhet, om

Om ett fordon framförs i strid med denna förordning eller en föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, får fortsatt färd hindras genom klampning.

Bestämmelser om att hindra fortsatt färd finns i klampningslagen (2024:000). Vid tillämpningen av 7 § klampningslagen ska den fortsatta färden anses utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller innebära en annan väsentlig olägenhet, om

Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

10 kap 5 §

Vi föreslår att punktlistan i 10 kap 5 § kompletteras med ytterligare en punkt *hur förskottet har beräknats.*

Av sidorna 81-82 i PM anges att ”I fråga om överlastavgift och sanktionsavgifter vid överträdelser av kör- och vilotidsreglerna bör det även anges hur förskottet beräknats.” Skrivningen återspeglas inte i lydelsen av paragrafen.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

5 §

Om den som ska påföras sanktionsavgift enligt 9 kap. 7 § första stycket

Om den som ska påföras sanktionsavgift enligt 9 kap. 7 § första stycket

1, 8 § första eller andra stycket eller 9 § inte har sin hemvist i Sverige, ska en polisman eller bil- inspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Förskottet ska beräknas enligt 3 § och betalas till Polismyndigheten.

Beslutet ska utan dröjsmål skrift- ligen rapporteras till Transport- styrelsen med uppgift om

1. grunden för beslutet och förskottsbeloppet,
2. vem som har fattat beslutet,
3. vem beslutet riktas mot,
4. det fordon som beslutet avser, och

5. datum, tid och plats för beslutet.

1, 8 § första eller andra stycket eller 9 § inte har sin hemvist i Sverige, ska en polisman eller bil- inspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Förskottet ska beräknas enligt 3 § och betalas till Polismyndigheten.

Beslutet ska utan dröjsmål skrift- ligen rapporteras till Transport- styrelsen med uppgift om

1. grunden för beslutet och förskottsbeloppet,
2. vem som har fattat beslutet,
3. vem beslutet riktas mot,
4. det fordon som beslutet avser, och

5. datum, tid och plats för beslutet.

6. hur förskottet beräknats.

Avsnitt 6.6 i promemorian

Vi anser att begreppet fordonsingenjör på sidan 85 ändras till besiktningstekniker och föreslår att texten i promemorian ändras från ”Bilinspektörer har som regel utbildning som fordonsingenjör” till ”Bilinspektörer har i regel tidigare arbetat som besiktningstekniker”.

Ekonomisk påverkan för Transportstyrelsen

Årskostnaden för att ta hand om de nya föreslagna sanktionsväxlingarna uppskattas till 1 150 tkr per år inkluderat driftkostnader för IT.

Utvecklingskostnaden för IT uppskattas till 500 tkr (engångssumma).

De ökade kostnaderna kan inte tas inom befintlig ram. Det råder brist på resurser för IT-utvecklingsarbete, då nytt VTR är ett prioriterat område.

En ändring av överprövning till endast dagtid kan även leda till viss kostnadsbesparing för Transportstyrelsen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Mattias Andersson, den senare föredragande.