

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
Enheten för marknad och regelverk inom  
transportområdet  
Att: Helene Lassi  
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2018-01-10

Ref N2017/06846/MRT

## **Remissyttrande angående Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet**

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund har tagit del av rubricerade remiss och vill anföra följande.

### **Inledning**

I promemorian föreslås ändringar i:

- lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd
- förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom EES
- förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, mm
- förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter

Det föreslås att den tidsgräns om 24 timmar som gäller för omhändertagande av till exempel fordonsnycklar eller klampning enligt 7 § lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd förlängs till 36 timmar.

Föreslagen förlängning avser när åtgärder vidtas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift, att hindra fortsatta överträdelse av yrkestrafiklagstiftningen och att hindra trafik med förare som utgör en fara för trafiksäkerheten.

Ändringarna som föreslås i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom EES innebär bland annat att tulltjänstemän ska ges ökade befogenheter att ingripa vid överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransporter på väg. Ändringarna innebär också att utöver bevismaterial enligt artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009 så ska också en bestyrkt kopia av gemenskapstillstånd och förartillstånd enligt samma förordning kunna visas upp.

Det föreslås slutligen ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, mm samt i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. Ändringen innebär att ett beslut om förbud för ett fordon att köra vidare ska upphävas, när förbudet beslutats i syfte att säkerställa verkställighet av sanktionsavgift som ska



påföras en förare vid överträdelser av kör- och vilotidsreglerna och färden återupptas av annan än den förare som ska påföras avgiften.

## **Föreslagna ändringar angående förlängd tid för klampning av fordon**

Transportföretagen välkomnar regeringens förslag om att ge polisen och tullen utökade möjligheter till klampning, från dagens 24 timmar till 36 timmar.

Klampning av fordon får ske för

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

Förlängningen till 36 timmar från 24 timmar i de tre förstnämnda fallen är ett steg i rätt riktning. Än bättre vore om klampning kvarstod till dess sanktionsavgifterna betalats. Transportföretagen är av uppfattningen att omhändertagande eller klampning till dess sanktionsavgifter har betalats inte är en åtgärd som framstår som oproportionerlig.

Vad gäller den sista punkten (att hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten), så gäller redan att åtgärden får bestå till dess det inte längre finns skäl för den, det vill säga i praktiken till dess att bristen hos fordonet har avhjälpes.

Av den statistik som Transportstyrelsen redovisade i sin rapport (TSV 2015-3533) den 2 maj 2017 konstaterades att när åtgärder vidtagits enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd har de i flera fall inte 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. Detta kan inte anses tillfredsställande. Enligt rapporten är Tullverket av uppfattningen att 24 timmar är för kort tid för att verkställa en sanktion effektivt. Av rapporten framgår att poliser som intervjuats uppgav också att tidsgränsen om 24 timmar kan vara problematiskt om fordonet saknar last. I sådana fall åstadkommer gränsen om 24 timmar inte ett tillräckligt stort incitament för att till exempel betala en sanktionsavgift.

Transportföretagen tillstyrker bedömningen i promemorian (s 14) att det bör vara möjligt att förlänga maxtiden för verkställighetsåtgärder till mer än de 24 timmar som gäller i dagsläget utan att åtgärderna framstår som oproportionerliga. Incitamenten att betala sanktionsavgifterna skulle då öka, särskilt i de fall det är fråga om en tom transport.

I rapporten redogörs även för att 24-timmarsregeln är så begränsad att den inte är tillräcklig för att inverka på förarnas eller transportföretagens vilja att efterleva till exempel kör- och vilotidsregleringen. Det kan te sig stötande för det allmänna rättsmedvetandet att fordonet kan köra vidare, trots att syftet med åtgärden inte uppnåtts. Transportföretagen delar uppfattningen att en förlängning av tiden för omhändertagande eller klampning har avgörande betydelse för

regelefterlevnad och möjlighet att verkställa sanktioner. Att köra vidare trots förbud innebär, som promemorian påpekar, visserligen överträdelse av myndighets bud men risken för upptäckt är liten. Det är alltså omhändertagande eller klampningen som mest effektivt säkrar efterlevnad.

De bakomliggande syftena med de här aktuella regelverken är att öka trafiksäkerheten, minska vägsplitaget, förbättra arbetsvillkoren för förarna och säkerställa en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Det är väsentligt att alla transportföretag och yrkeschaufförer följer reglerna och att alla aktörer på vägtransportområdet verkar under lika villkor. Det är därför angeläget att sanktioner för överträdelser av regelverken också kan verkställas.

Åtgärder enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kan vidtas även **i syfte att hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen** eller för att **hindra färd med ett fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten**.

Av Transportstyrelsens rapport TSV 2015-3533 framgår att åtgärder i dessa syften inte vidtagits lika ofta som åtgärder i syfte att säkerställa verkställighet av sanktionsavgifter.

Transportföretagen håller med Tullverket i dess uppfattning att 24-timmarsgränsen är alltför snävt tilltagen och att det finns skäl att, såsom föreslås i promemorian, förlänga tidsgränsen från 24 timmar till 36 timmar även i dessa fall.

I de fall fordonets fortsatta färd hindras på grund av att föraren utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten, bör hindrande av fortsatt färd inklusive omhändertagande och klampning kunna kvarstå till dess orsaken till överträdelsen har åtgärdats. Detta skulle i vissa fall innebära att en förare till exempel tvingas ta ut normal veckovila om 45 timmar, det vill säga längre än de 36 timmar som föreslås. I sådant fall bör åtgärden kvarstå till dess normala veckovilan tagits ut. Som anförs i promemorian (s 25) ska en sådan åtgärd upphöra om en annan förare, som inte utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten, finns på plats och kan ta vid.

## **Föreslagna ändringar att ge tulltjänstemän ökade befogenheter att ingripa vid överträdelser av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg**

Näringsdepartementet föreslår att tulltjänstemän bör kunna besluta om förskott för sanktionsavgift för överträdelse av cabotageregulverket och besluta om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden om förskottet inte betalas omedelbart i samband med kontrollen.

Enligt de regler som gäller alltsedan den 1 januari 2015 kan polisman eller bilinspektör för att säkerställa verkställighet av sanktionsavgift för någon som inte har hemvist i Sverige besluta om förskott på sanktionsavgiften och förbjuda den fortsatta färden till dess betalning har skett. Samma befogenheter har sedan den 1 mars 2015 även bilinspektörer.

Transportföretagen anser att det är angeläget att reglerna på vägtransportområdet följs. För att säkerställa detta är det väsentligt att kontroller av efterlevnaden också utförs och att föreskrivna sanktioner kan verkställas. Detta gäller inte minst när det gäller cabotagetransporter.

Gällande regelverk måste därför medge att kontroller och sanktioner kan utföras och verkställas på ett effektivt sätt. Mot bakgrund av att överträdelse av cabotagereglerna har sanktionsväxlat finns inga hinder mot att även tulltjänsteman ges befogenheter att besluta om förskott för sanktionsavgift för sådana överträdelse.

Enligt förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) 7 e § gäller att en polismans eller bilinspektörs beslut om förskott för sanktionsavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden skyndsamt ska underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå. Samma ordning bör enligt Transportföretagen gälla även för beslut som fattats av tulltjänsteman. Transportstyrelsen har en jourverksamhet för denna typ av ärenden. Rent praktiskt hanteras detta genom telefonkontakt med Transportstyrelsen. Det bör i enlighet med vad som föreskrivs i promemorian inte föreligga några hinder mot att även tulltjänsteman underställer förskottsbeslutet och beslutet att förbjuda den fortsatta färden Transportstyrelsen prövning genom sådan kontakt.

Transportföretagen tillstyrker i enlighet med promemorian (s 20) att en tulltjänsteman i samband med kontroll av bevismaterial enligt godsförordningen artikel 8.3 även ska kunna begära att föraren uppvisar bestyrkt gemenskapstillstånd och – i förekommande fall – förartillstånd. I enlighet med vad som föreslås i promemorian (s 21) bör besiktningsman ha rätt att få se samma bevismaterial.

I promemorian (s 24) redogörs för att det i Sverige i dagsläget inte är tillåtet enligt trafikförfattningarna att omhänderta en förarens körkort i syfte att utöva påtryckning att betala böter eller avgift. Departementet konstaterar att det inte finns anledning att nu införa sådan reglering i svensk lagstiftning. Transportföretagen har inte tagit ställning till frågan, men anser att det är önskvärt att departementet motiverar sin ställning.

## **Slutord**

Transportföretagen står fortsatt till förfogande för en dialog och är beredda att bidra med synpunkter och faktaunderlag om detta kan vara till nytta under arbetets fortsatta gång.

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*



Ulf Perbo  
Näringspolitisk chef

## *Frågor - kontakta*

---

Maria Lindh  
Branschchef, Biltrafikens Arbetsgivareförbund  
Telefon 08-762 71 15  
Mobil 0730-44 71 15  
[maria.lindh@transportforetagen.se](mailto:maria.lindh@transportforetagen.se)